Die Haftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der juristischen Doktorwürde
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von
Karl Meyl
Gerichtsreferendar
aus Lehrbach

Marburg 1934

Dissertations-Verlag G. H. Nolte Düsseldorf

Als Dissertation angenommen am: 30. Januar 1934.

Berichterstatter: Geh. Justizrat Prof Dr. Leonhard.

Meinem Vater und meinem Großvater

in Dankbarkeit gewidmet.

Inhaltsübersicht.

Schrifttum.

Biermann: Bürgerliches Recht, Berlin 1908.
Bechtel: Die gesetzliche Haftung des Kraftfahrzeughalters im deutschen und schweizerischen Recht, Diss. Heidelberg 1930.
Brauer: Ersatzberechtigte und Ersatzverpflichtete bei Automobilunfällen, Leipzig 1915.
Dernburg: Das bürgerliche Recht des Deutschen Reiches und Preußens, Halle 1915.
Eger: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart-Leipzig 1911.
Eißengarthen: Zur Haftung und Enthaftung des Automobilhalters, Leipzig 1911.
Enneccerus-Lehmann: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Recht der Schuldverhältnisse, Marburg 1930.
Exner: Das Wesen der Fahrlässigkeit, Leipzig 1910.
Frahne: Der Entlastungsbeweis im Automobilverkehr. Diss. Breslau 1926.
Hallbauer: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909.
Heucke: Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1926.
Isaac: Kommentar zum Automobilgesetz, Berlin 1931.
Kirchner: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1915.
Kommentar der Reichsgerichtsräte, 1923.
Krause: Automobilgesetz, 1909.
von Kries: Über den Begriff der objektiven Möglichkeit und einige Anwendungen desselben in: Vierteljahrsschrift für wissenschaftliche Philosophie, Leipzig, 12. Jahrgang.
Lechner: Die Kraftfahrzeuggesetzgebung, 1927.
Leonhard: Bürgerliches Recht. Ein Lehrbuch in kurzen Sätzen, Berlin 1926.
— Allgemeines Schuldrecht des BGB, München 1929.
— Besonderes Schuldrecht des BGB, München 1931.
— Fahrlässigkeit u. Unfähigkeit in: Festgabe für Enneccerus, Marburg 1913.
Müller: Automobilgesetz, Berlin 1929.
Neukirch und Rosenmeyer: Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Halle 1910.
Oberländer: Das Automobilrecht, München 1925.
Oertmann: Kommentar zum BGB, 1929.
Planck: Kommentar zum BGB, Berlin 1923.
Rautenberg: Die Haftung des Halters von Luft- und Kraftfahrzeugen, Diss. Marburg 1920.
Rümelin: Der Zufall im Recht, Leipzig 1896.
— Das Verschulden im Straf- und Zivilrecht 1909.
— Schadensersatz ohne Verschulden 1910.
von Schimpff: Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters, Berlin 1912.
Schmitz: Haftung für Kraftfahrzeuge, Diss. Marburg 1929.
Segebrecht: Die Haftung des Halters bei einer Schwarzfahrt, 1931.
Staudinger: Kommentar zum BGB, 1928.
Traeger: Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht, Marburg 1904.
Wagner: Der Einwand des eigenen Verschuldens des Verletzten in § 1 R.H.G. Diss. 1925.
Warneyer: Kommentar zum BGB, 1923.
Weyl: System der Verschuldensbegriffe im BGB, München 1905.
Weitz: Das neue Automobilrecht, Berlin 1924.

Archiv für zivilistische Praxis (A.z.Pr.).
Das Recht, Rundschau für den deutschen Juristenstand (Recht).
Das Recht des Kraftfahrers, herausgegeben von Rechtsanwalt Dr. Arndt in Düsseldorf (R.d.K.).
Deutsches Autorecht (D.A.R.).
Deutsche Juristenzeitung (D.J.Z.).
Deutsche Wirtschaftszeitung.
Eisenbahnrechtliche und verkehrsrechtliche Entscheidungen.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (R.G.).
Gruchots Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts.
Juristische Rundschau für Privatversicherung.
Juristische Wochenschrift (J.W.).
Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht.
Seufferts Blätter für Rechtsanwendung.
Verkehrsrechtliche Rundschau, herausgegeben von Dr. Röder in Berlin (V.R.).
Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen zum BGB.
Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern.
Zeitschrift für Handelsrecht, gegründet von Goldschmidt.
Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart, herausgegeben von Grünhut (Grünhuts Zeitschrift).

A. Einleitung.

Ein Überblick über den heutigen Stand der einzelnen Verkehrsmittel läßt erkennen, daß dem Kraftfahrzeug im Rahmen des gesamten Verkehrswesens eine überwiegende Bedeutung zukommt. Das Kraftfahrzeug nimmt heute im Verkehrsleben einen Platz ein, der es berechtigt erscheinen läßt, im Interesse des Verkehrs gewisse Rechte den übrigen Benutzern von öffentlichen Wegen, insbesondere den Fußgängern gegenüber, für sich in Anspruch zu nehmen. Dabei muß allerdings andererseits die Sicherheit des Menschenlebens in gebührender Weise berücksichtigt werden. Während das Kraftfahrzeug noch in den Vorkriegsjahren nur als Luxusgegenstand betrachtet wurde und neben der Eisenbahn eine ziemlich unbedeutende Rolle spielte, ist es heute in allen Volksschichten zu finden und ist zu einem unentbehrlichen Beförderungsmittel geworden. In erster Linie ist es das gesamte Wirtschaftsleben, in dem die ungeheure Bedeutung und vielseitige Verwendung des Kraftwagens in Erscheinung tritt. Seine Notwendigkeit zeigt sich ferner beim öffentlichen Kraftverkehr. Kraftomnibuslinien der Reichsbahn, der Reichspost und anderer öffentlicher Unternehmungen halten die Verbindung in verkehrsarmen Gegenden aufrecht. Ihre Benutzung ist für verschiedene Bevölkerungskreise unumgänglich. Durch ständige technische Verbesserungen wurde die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge ins Unglaubliche gesteigert und im Zusammenhange damit mehren sich dauernd die Verkehrsunfälle. Das beweist die Fülle von Schadensersatzprozessen, die auf Kraftfahrzeugunfällen beruhen. Hierbei dreht es sich letzten Endes meistens um die eine Frage: Wer trägt die Schuld an dem Verkehrsunfall? Ist der Unfall zurückzuführen auf das Verhalten des Kraftfahrzeugführers oder auf das des Verletzten, der durch Achtlosigkeit sich selbst und andere gefährdet oder auf beides? Oder liegt etwa ein unabwendbares Ereignis vor, das nicht auf schuldhaftes Verhalten der Beteiligten zurückgeht? Immer wieder tauchen neue Fragen auf, die in Wissenschaft und Rechtsprechung sehr umstritten sind. Seit dem Deutschen Juristentag im Jahre 1928 in Salzburg sind Bestrebungen im Gange, die Grundsätze für die Haftpflicht im Kraftfahrzeuggesetz neu zu regeln, da sie angesichts der starken Entwicklung des Verkehrswesens nicht mehr den modernen Formen des heutigen Verkehrs gerecht werden. Auf die Frage nach der Abänderung des Rechts soll aber hier nicht eingegangen werden. Vielmehr sollen im Folgenden die wichtigsten Haftungsgrundsätze des geltenden Rechts, soweit sie in der Praxis von Bedeutung sind, im Einzelnen erörtert werden.

B. I. Teil. Der Kraftfahrzeughalter und seine Haftung.

Die Grundlagen, auf denen die Haftung nach dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen beruht, sind in § 7 Abs. 1 dieses Gesetzes enthalten. Diese Bestimmung lautet:

„Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen."

1. Kapitel. Der Schadensersatzanspruch aus § 7 KFG richtet sich gegen den Halter des Fahrzeugs. Eine nähere Erklärung, wer im Einzelfalle als Halter anzusehen ist, ist aus dem Gesetz nicht zu entnehmen. Wissenschaft und Rechtsprechung haben den Begriff des Halters festzulegen versucht. Der erste Gesetzesentwurf vom Jahre 1906 legte die Haftpflicht im Anschluß an das Reichshaftpflichtgesetz „dem Betriebsunternehmer" auf. Mit Rücksicht auf sprachtechnische Gründe wurde dieser Begriff im zweiten Entwurf durch den Begriff „Halter" ersetzt, der dem die Tierhalterhaftung regelnden § 833 BGB entnommen ist. Die Begründung im zweiten Entwurf [1]) gibt folgende Begriffsbestimmung des Kraftfahrzeughalters: „Als Halter ist anzusehen, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat, insbesondere den Führer anstellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt, ohne daß es dabei einen Unterschied begründet, ob er Eigentümer des Fahrzeugs ist oder als Nießbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher usw. das Fahrzeug verwendet. Nicht als Halter hat dagegen derjenige zu gelten, dem lediglich die Benutzung des Fahrzeugs, sei es entgeltlich oder unentgeltlich, überlassen wird, während der Überlassende nach wie vor die Kosten trägt, die durch die Aufbewahrung, Unterhaltung und Benutzung des Fahrzeugs verursacht werden. Durch eine solche Überlassung des Gebrauchs wird die Rechtsstellung des Fahrzeughalters nicht berührt, er haftet daher auch für die Schäden, die bei Verwendung des Fahrzeugs durch den andern verursacht werden." Von dieser Begriffsbestimmung gehen wir am zweckmäßigsten aus. Sie hat im wesentlichen noch heute Geltung, entbehrt aber einer scharfen Begrenzung. Die Tatbestände sind so mannigfaltig, daß es immer Zweifelsfälle geben wird. Der Halterbegriff läßt sich aber durch bestimmte Merkmale kennzeichnen. Über diese Begriffsmerkmale haben sich verschiedene Ansichten herausgebildet. Das Reichsgericht hat in Anlehnung an den einmal gewonnenen Begriff des Tierhalters und an die hierüber ergangenen Entscheidungen den Begriff des Kraftfahrzeughalters in ständiger Rechtsprechung dahin festgelegt, daß Halter eines Kraftfahrzeuges derjenige ist, der das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt [2]). Jemand hat ein Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch, wenn er die Nutzungen daraus zieht und die Kosten bestreitet [3]). Bei der Auslegung des Halterbegriffes sind hiernach zwei Merkmale wesentlich, einmal die Ingebrauchnahme für eigene Rechnung, ein Merkmal wirtschaftlicher Art, und dann die Innehabung der tatsächlichen Verfügungsgewalt über den Kraftwagen, ein Merkmal tatsächlicher Art. Das Moment der Herrschaft über das Fahrzeug ist das entscheidende und hat

1) Begründung zum Entwurf S. 12.
2) R.G. Bd. 77, S. 349; Bd. 93, S. 223; Bd. 120, S. 154.
3) R.G. Bd. 91, S. 270.

den Ausschlag zu geben, wenn beide Merkmale — eigene Rechnung und Verfügung — nicht in einer Person zusammentreffen. Die Praxis und Wissenschaft legt allerdings auch Gewicht auf das Moment der Nutzung oder Kostentragung, aber man darf es nicht als den maßgebenden Gesichtspunkt ansehen. Denn, wie gleich zu zeigen sein wird, ist dort, wo dieses Moment und die Verfügungsgewalt auseinanderfallen, die letztere als entscheidend anzusehen. Das Moment der Herrschaft, der tatsächlichen Verfügungsgewalt soll daher auch als das Wesentlichere für die Haltereigenschaft an erster Stelle behandelt werden. Die Verfügungsgewalt besteht darin, daß man ganz nach Belieben die Verwendung des Fahrzeugs bestimmen kann. Sie gewährt das Recht, den Wagen voll und ganz für sich in Anspruch zu nehmen. Wenn auch in erster Linie das Eigentum das Recht gewährt, eine Sache unbeschränkt zu gebrauchen und über sie zu verfügen, so ist doch das Eigentum am Kraftwagen für den Halterbegriff grundsätzlich nicht entscheidend. Zwar werden Eigentümer und Halter in der Regel in einer Person vereinigt sein; dies braucht aber nicht der Fall zu sein. Man denke an den Pächter, Nießbraucher und ähnliche Fälle. Der Begriff des Kraftfahrzeughalters deckt sich mit dem des Tierhalters insofern, als beiden Begriffen das Moment des Herrschaftsrechtes gemeinsam ist. Es besteht aber auch ein Unterschied zwischen beiden Begriffen. Die Gefahr eines Tieres wird schon durch seine bloße Existenz begründet, da das Tier seine Kräfte willkürlich betätigt. Der Ersatzanspruch muß sich deshalb gegen denjenigen richten, der die Bestimmung darüber trifft, ob und wo das Tier gehalten wird [4]). Die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs dagegen tritt erst durch seinen Betrieb ein. Hier muß die Ersatzpflicht denjenigen treffen, der über die Benutzung des Kraftwagens zu bestimmen hat. Nach der von Leonhard [5]) vertretenen Ansicht ist Halter derjenige, der die Verfügung über den Wagen hat. Mit Recht wird dem Merkmal der tatsächlichen Verfügungsgewalt die entscheidende Bedeutung beigemessen. Es kommt nicht darauf an, daß derjenige, der die Verwendung des Kraftwagens zu irgendeinem Zweck bestimmt, auch wirklich hierzu berechtigt ist. Der Dieb, der sich die tatsächliche Verfügungsgewalt über den Kraftwagen anmaßt und sich in der Absicht rechtswidriger Zueignung mit dem Wagen entfernt, ist Halter des Kraftfahrzeuges. Es ist immer daran festzuhalten, daß die Rechtsstellung des Halters nicht auf rechtlichen, sondern auf tatsächlichen, insbesondere wirtschaftlichen Beziehungen beruht [6]). Das Maß der Verfügungsgewalt entspricht ganz ihrem Zwecke. Die Verfügungsgewalt muß umfassender Natur sein; sie darf nicht nur eine beschränkte sein. Derjenige, welcher sich einen Kraftwagen zu vorher abgegrenzten Zwecken mietet, erlangt damit wohl eine gewisse Verfügungsmacht über das Fahrzeug, da er den Weg, die Geschwindigkeit, das Halten und Weiterfahren bestimmen kann. Er ist jedoch nicht als Halter zu betrachten, denn seine Verfügungsgewalt reicht zur Begründung der Haltereigenschaft nicht aus, sondern erschöpft sich in dem im voraus bestimmten Zwecke [7]). Der Inhaber einer

4) Leonhard, Besonderes Schuldrecht S. 613.
5) Leonhard, Lehrbuch in kurzen Sätzen S. 110.
6) R.G. Bd. 78, S. 182.
7) Kirchner, S. 80.

Reparaturwerkstatt ist nicht Halter des ihm zur Reparatur übergebenen, von ihm zu einer Probefahrt benutzten Wagens [8]). Die Verfügungsgewalt des Werkstätteninhabers ist begrenzt, insofern als er den Wagen nur zu Ausprobierungszwecken benutzen darf. Er kann allerdings Mithalter sein, wenn er beispielsweise mit dem Eigentümer des Wagens vereinbart, den Wagen auch für Privatfahrten zu verwenden, für die er den Führer stellt und die Kosten bestreitet. Über die Frage, ob die Verfügungsgewalt von längerer Dauer sein muß, gehen die Ansichten auseinander. Eine häufig vertretene Meinung [9]) geht dahin, daß das Merkmal der Dauer für die Haltereigenschaft wesentlich sei, und daß derjenige, der in einem bestimmten Augenblick oder nur vorübergehend die Verfügungsgewalt über den Kraftwagen hat, nicht als Halter angesehen werden könne. Die Vertreter dieser Ansicht stützen sich insbesondere auf § 7 Abs. 3 KFG, wonach die Haltereigenschaft nicht dadurch aufgehoben wird, daß ein Dritter vorübergehend das Kraftfahrzeug dem Halter entzieht und für sich verwendet. Argumento e contrario könnte man daraus folgern, daß zur Annahme der Haltereigenschaft die Verfügungsgewalt von längerer Dauer sein müsse. Diese Ansicht kann aber nicht als richtig anerkannt werden. Man braucht dabei nur an Fälle zu denken, in denen die Dauer der Verfügungsgewalt von ganz ungewissen Ereignissen abhängt. Würde man der gegnerischen Ansicht folgen, so müßte demjenigen, der sich einen Kraftwagen lediglich des Weiterverkaufs anschafft, während dieser Zwischenzeit die Haltereigenschaft abgesprochen werden. Die Anhänger dieser Meinung machen schließlich selbst die Einschränkung, daß es nicht auf die absolute Länge dieses Gewaltverhältnisses ankomme, sondern daß es genüge, daß das Herrschaftsverhältnis seiner Art nach auf die Dauer gerichtet sei. Es komme hauptsächlich auf den Willen an, das Fahrzeug längere Zeit zu behalten oder wenigstens den Herrschaftswillen über den Wagen in mehreren aufeinander folgenden Verwendungsakten frei zu betätigen [10]). Diese Ansicht wird von verschiedenen Schriftstellern [11]) mit Entschiedenheit abgelehnt, m. E. mit Recht. Sie würde zu praktisch unbrauchbaren und unbefriedigenden Ergebnissen führen. Als Beispiel mag folgender Fall dienen. A bringt den Kraftwagen des B z. B. durch Diebstahl für sehr kurze Zeit in der Weise an sich, daß er seinen Herrschaftswillen in dieser kurzen Zeitspanne frei betätigen und die Verwendung des Wagens für beliebige Zwecke bestimmen kann. In diesem Falle ist das Merkmal der tatsächlichen Verfügungsgewalt gegeben, der Herrschaftswillen kann aber nur kurze Zeit ausgeübt werden. Es wäre unbillig, dem Dieb hier die Haltereigenschaft abzusprechen. Wollte man das tun, so würde der Bestohlene als Halter anzusehen und als solcher haftbar sein. Das wäre ein ungerechtes Ergebnis. Es muß deshalb für den Halterbegriff belanglos sein, ob die Verfügungsgewalt von längerer Dauer ist oder nicht. Von Bedeutung dagegen ist, daß ein tatsächliches Herrschaftsverhältnis vorliegt. Diesen Standpunkt vertritt auch die Rechtsprechung, die es

---

8) R.G.Bd. 91, S.269.
9) Neukirch-Rosenmeyer, S. 52; Kirchner, S. 80; Schimpff, S. 23.
10) Kirchner S. 80; Schimpff, S. 23.
11) Isaac, S. 160; Lechner, S. 54.

für unerheblich hält, auf welchen Zeitraum sich die Verfügungsgewalt erstreckt[12]).

Wie bereits oben gesagt wurde, ist daneben auch das Merkmal der Nutzung und Kostentragung von Bedeutung. Man geht bei dem Merkmal des Gebrauchs für eigene Rechnung von dem Gedanken aus, daß derjenige, welcher die Vorteile des Gebrauchs des Kraftfahrzeuges hat, auch die Betriebskosten tragen müsse. Mit dem Merkmal der Nutzung ist das eigene Interesse am Kraftwagen eng verknüpft. Was das Merkmal des eigenen Interesses anlangt, so ist es ohne weiteres bei demjenigen vorhanden, der ein wirtschaftliches Unternehmen, z. B. einen Omnibusbetrieb, betreibt und das Kraftfahrzeug in diesem eigenen wirtschaftlichen Interesse benutzt[13]). Es gibt aber zahlreiche Fälle, bei denen die Benutzung des Fahrzeuges nicht im wirtschaftlichen, im Erwerbsinteresse, geschieht. Das ist beispielsweise dann der Fall, wenn sich jemand ein Kraftfahrzeug lediglich zum Vergnügen hält. Überhaupt kein eigenes Interesse, weder ein wirtschaftliches noch ein anderes ist z. B. dann gegeben, wenn der Kraftfahrzeughalter seinen Wagen wohltätigen Zwecken zur Verfügung stellt. Zum ersten Fall ist zu sagen, daß das Interesse nicht auf wirtschaftliche Momente zu beschränken ist, sondern daß es auch in der Befriedigung der Bequemlichkeit oder ähnlichen Bedürfnisses bestehen kann. Eine Ausnutzung im Erwerbsinteresse wird nicht erfordert. Es genügt, wenn die Benutzung dem hauswirtschaftlichen Betriebe oder auch nur einem Luxusbedürfnis dient[14]). Bezüglich des zweiten Falles ist darauf hinzuweisen, daß einzelne Gebrauchshandlungen im fremden Interesse die Haltereigenschaft nicht aufheben. Entscheidend ist vielmehr immer die bestimmungsgemäße Verwendung des Kraftfahrzeugs. In wessen Interesse der Kraftwagen im Augenblick der Schädigung gerade benutzt wurde, ist ohne Bedeutung. Durch die Gebrauchsüberlassung an einen anderen wird die Haltereigenschaft erst dann aufgehoben, wenn damit die Merkmale des Halters bei dem andern vorliegen[15]). Für die Richtigkeit dieser Ansicht spricht auch § 7 Abs. 3 KFG, wonach die Haltereigenschaft nicht dadurch entfällt, daß jemand ohne Wissen und Willen des Halters vorübergehend das Kraftfahrzeug benutzt. Neben dem Merkmal der Nutzung steht als wichtiges Merkmal das Tragen der Betriebskosten. Hierzu gehören in erster Linie die Anschaffung der Betriebsmittel, die Kosten für Unterstellen des Fahrzeugs, Bezahlung des Führers und Reparaturkosten. Wenn auch in der Regel Nutzung und Kosten in einer Person zusammenfallen, so ist doch der Fall denkbar, daß Träger des Nutzens und Träger der Kosten verschiedene Personen sind. Wohl in allen diesen Fällen ist das Merkmal der Kostentragung das überwiegende. So ist die Firma, deren Generalvertreter sich auf eigene Kosten aus eigenen Mitteln einen Kraftwagen anschafft, nicht Halter des Fahrzeugs. Sie hat zwar einen gewissen Vorteil vom Kraftwagen, ist aber nicht an den Kosten beteiligt. Es kann auch der Fall vorkommen, daß derjenige, der ein Kraftfahrzeug in Gebrauch hat, für den Betrieb eine feste Vergütung bekommt, aber nicht die Ausgaben

12) R.G. im Recht 1913, Nr. 2343.
13) Kirchner, S. 79; Eger, S. 107; Neukirch-Rosenmeyer S. 51; v. Schimpff
14) Eger S. 107; Kirchner S. 79.
15) Kirchner S. 79.

für den Betrieb des Kraftwagens unmittelbar bestreitet. Aus diesem Grunde kann der Verkaufskommissionär nicht als Halter angesehen werden, wenn nicht die Kosten der Aufbewahrung, der Vorführung des Kraftwagens an Kaufliebhaber usw. auf seine Rechnung gehen oder an seiner Vergütung in Abzug kommen [16]). In diesem Falle wird das Erfordernis „Betrieb auf eigene Rechnung" als nicht vorliegend erachtet. Anders ist dagegen zu entscheiden, wenn jemand für den Betrieb eines Kraftwagens eine feste Vergütung bezieht und die tatsächlich entstandenen Kosten trägt. So ist der Vermieter eines Kraftfahrzeugs, der die Nutzungen aus dem Wagen in Gestalt der von dem Mieter zu zahlenden Miete zieht und außerdem Versicherungsprämien und Kraftfahrzeugsteuer trägt, als Halter zu betrachten. Der Umstand, daß der Mieter Brenn- und Schmierstoffe zu stellen hat, ist für die Haltereigenschaft des Vermieters nicht von entscheidender Bedeutung[17]). Unter Umständen könnte jedoch der Mieter während der Dauer der Miete als Mithalter des Kraftfahrzeugs anzusehen sein. Das wäre dann der Fall, wenn sämtliche Merkmale der Haltereigenschaft auch bei dem Mieter vorliegen.

Entscheidend ist nun aber, daß dies Moment der Nutzung und der Kostentragung nicht das maßgebende ist, sondern hinter dem der Verfügungsgewalt zurückstehen muß. In den meisten Fällen werden zwar das Merkmal der Kostentragung und der tatsächlichen Verfügungsgewalt in einer Person zusammenfallen. Möglich ist jedoch der Fall, daß das Kraftfahrzeug ausschließlich der Verfügungsgewalt einer Person unterliegt, die Unterhaltung desselben aber von einer anderen Person bestritten wird. Es erhebt sich hier die Frage, welches der beiden Merkmale den Ausschlag gibt. In der Wissenschaft wird oft der Standpunkt vertreten, daß als entscheidendes Merkmal das Tragen der Kosten anzusehen sei. Man geht von der Erwägung aus, daß derjenige, der die Kosten der Unterhaltung des Kraftwagens trägt, für haftpflichtig zu erklären sei. Die von Isaac vertretene Auffassung führt zu demselben Ergebnis. Hiernach ist die Haftpflicht ein Passivum des Betriebes und muß denjenigen treffen, für dessen Rechnung der Betrieb stattfindet [18]). Aus diesem Gedanken heraus gibt Isaac folgende Begriffsbestimmung des Halters: Halter ist derjenige, für dessen Rechnung das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls in Betrieb ist. Bei dieser Definition tritt besonders klar zu tage, daß dem Merkmal der tatsächlichen Verfügungsgewalt keine entscheidende Bedeutung beigelegt wird. Die Unvollständigkeit dieser Bestimmung zeigt sich insbesondere in den Fällen, in denen eine Person die Sorge für die Unterhaltung des Wagens übernommen hat, jedoch keine Einwirkungsmöglichkeit auf den Wagen hat. Das wäre z. B. der Fall, wenn eine Firma einem Rennfahrer unentgeltlich sämtliche Betriebsmittel zu Reklamezwecken liefert. Hier könnte keinesfalls die Firma als Halter betrachtet werden. Das Reichsgericht zieht allerdings bei Feststellung des Halters auch in Erwägung, ob es sich um zahlungsschwache oder kapitalkräftige Personen handelt. Es bringt zum Ausdruck,

---

16) R.G. Bd. 66, S. 1.
17) V.R. 1928, Nr. 157.
18) Isaac, S. 157.

daß es mit dem Grundgedanken der Halterhaftung nicht vereinbar sei, wenn der Halter sich durch Überlassung der Verfügungsmacht an einen Dritten von seiner Haftung befreien könnte. Man denke sich Maßnahmen dieser Art häufig mit Unterbrechung wiederholt, mit Überlassung an wirtschaftlich schwache Personen, die zur Erfüllung etwaiger Schadensersatzansprüche außerstande sind, so würde ein Zustand geschaffen, der für den Verkehr unerträglich wäre [19]). Hiernach wäre, ebenso wie bei der von Isaac vertretenen Ansicht, ausschlaggebend, zu wessen Lasten der Betrieb geht. Aber auch diese Meinung ist vor allem in ihren praktischen Folgerungen abzulehnen. Die Haftpflicht darf vernünftiger Weise nur den treffen, der den Schaden verursacht hat. Es wäre unbillig, denjenigen haften zu lassen, dem überhaupt nicht die Möglichkeit gegeben war, zur Vermeidung des Schadens in irgendeiner Weise einzuwirken. Zur Verdeutlichung möge folgendes Beispiel dienen: Eine Aktiengesellschaft hat ihrem Direktor einen Kraftwagen zur Verfügung gestellt und trägt sämtliche Kosten, die der Betrieb des Wagens verursacht. Der Direktor hat die ausschließliche Verfügungsgewalt über den Wagen und kann ihn zu Geschäfts- und Privatzwecken verwenden. In diesem Falle wäre es verfehlt, die Aktiengesellschaft als Halter anzusehen und ihr die Haftpflicht aufzuerlegen, da ihr jede Einwirkungsmöglichkeit auf den Kraftwagen fehlt. Zur Unterstützung dieser Ansicht mag § 7 Abs. 3 KFG herangezogen werden. Hiernach ist derjenige, der sich wider Wissen und Willen des Halters die Verfügungsgewalt anmaßt, zum Ersatze des verursachten Schadens verpflichtet. Ausschlaggebend ist auch hier die Innehabung der tatsächlichen Verfügungsgewalt über das Fahrzeug. Das Moment der Herrschaft als das wesentlichere gegenüber dem des Gebrauchs für eigene Rechnung hat den Ausschlag zu geben, wenn beide Merkmale auseinanderfallen.

Als praktisches Ergebnis dieser Ausführungen gewinnen wir hiernach: Das Merkmal der Nutzung und der Kostentragung kann für die Bestimmung des Halterbegriffes nicht als allein maßgebend angesehen werden [20]). Ausschlaggebend ist vielmehr, wer die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Kraftfahrzeug besitzt und damit die Möglichkeit hat, ganz nach Belieben die Verwendung des Wagens zu bestimmen und dementsprechend auf ihn einzuwirken.

Halter kann auch eine juristische Person sein. Die praktische Bedeutung zeigt sich besonders bei dem heute immer mehr entwickelten Kraftomnibusverkehr, der teilweise vom Staat, teilweise von Gemeinden eingerichtet worden ist. Die Haltereigenschaft setzt lediglich Rechtsfähigkeit voraus, nicht Geschäftsfähigkeit. Der Kraftfahrzeughalter, der seinen Kraftwagen selbst lenkt und infolge plötzlich auftretender Geisteskrankheit die Herrschaft über den Wagen verliert und einen Unfall verursacht, verliert nicht seine Haltereigenschaft. Dabei mag dahingestellt bleiben, ob ein unabwendbares Ereignis im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes vorliegt und damit Haftungsbefreiung eintritt. Zahlreich sind auch die Fälle, bei denen mehrere Personen als Halter eines Kraftwagens in Betracht kommen. Es kommt in diesen Fällen nicht darauf an, ob die mit der Haltereigenschaft

---

19) R.G. vom 27. 1. 1930. in V.R. 1930, Nr. 41.
20) Leonhard, Besonderes Schuldrecht S. 613.

verknüpften Rechte und Pflichten von den mehreren Personen gemeinschaftlich ausgeübt werden oder ob auf Grund gegenseitiger Vereinbarung der Beteiligten jedem eine bestimmte Benutzung vorgeschrieben ist. Notwendige Voraussetzung ist nur, daß auf mehrere Personen die Merkmale der Haltereigenschaft zutreffen. So können Eigentümer und Entleiher eines Kraftwagens, wie schon vorstehend erwähnt, gleichzeitig als Halter angesehen werden. Es sei an dieser Stelle auf eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 27. Januar 1930 [21]) hingewiesen, bei der es sich um eine Leihe eines Kraftwagens für begrenzte Zeit seitens A an B, der den Führer stellt und die Betriebskosten der Fahrt trägt, handelt. Das Reichsgericht hat den Eigentümer A und den Entleiher B als Halter angesehen und beide für haftpflichtig erklärt. Es führt in den Gründen folgendes dazu aus: „Die Haltereigenschaft des A ist nicht beseitigt. Beide Voraussetzungen des Halterbegriffes — Betrieb für eigene Rechnung und Verfügungsgewalt — brauchen nicht in jedem Augenblick des Bestehens des Eigentums vorhanden zu sein. Der Umstand, daß B den Führer gestellt hat, kann nicht die Beseitigung der Haltereigenschaft des Eigentümers A zur Folge haben. Insbesondere war die Verfügungsgewalt durch vorübergehende Gebrauchsüberlassung bei A nicht verloren gegangen. Aber auch die Haltereigenschaft des B ist zu bejahen. B hatte alle Kosten übernommen, die durch den Betrieb des Fahrzeugs während der lediglich in seinem Interesse erfolgten Fahrt entstehen würden. Der Führer des Wagens hatte nur seinen Weisungen zu folgen. Damit waren die Voraussetzungen für das Vorliegen der Haltereigenschaft in seiner Person gegeben.“ Für die Haftung mehrerer Halter kommen die §§ 840 Abs. 1, 421 ff. BGB zur Anwendung.

2. Kapitel. Eine Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters aus § 7 KFG kommt nur dann in Frage, wenn der Unfall bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs erfolgt ist. Um feststellen zu können, wann diese Voraussetzung gegeben ist, muß zunächst der Begriff des Betriebes klargestellt werden, der in Wissenschaft und Rechtsprechung sehr umstritten ist. Es stehen sich im wesentlichen drei Meinungen gegenüber. Eine ziemlich allein stehende Ansicht [22]) faßt den Kraftfahrzeugbetrieb in rein wirtschaftlichem Sinne auf. Sie will dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs dieselbe Bedeutung beilegen wie dem Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes, wonach unter Kraftfahrzeugbetrieb das Kraftfahrzeugunternehmen als Ganzes verstanden werden müßte. Daraus folgt, daß dieser Begriff alle Handlungen umfaßt, die mit der Vorbereitung der Fahrt und mit der Inbetriebsetzung des Kraftfahrzeugs unmittelbar oder mittelbar im Zusammenhang stehen. Diese Ansicht ist ohne weiteres abzulehnen. Es mag zugegeben werden, daß die Worte „bei dem Betriebe“ dem Reichshaftpflichtgesetz entnommen sind, ihre Bedeutung jedoch ist in beiden Gesetzen eine völlig verschiedene. Schon der Wortlaut des Gesetzes spricht dagegen, den in dem Reichshaftpflichtgesetz zugrunde gelegten Begriff des Betriebes in

---

21) R.G. Bd. 127, S. 174.
22) Eger, S. 63.

das Kraftfahrzeuggesetz zu übernehmen. In dem Kraftfahrzeuggesetz wird von dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges, mithin einer Einzelsache, gesprochen, während in dem Reichshaftpflichtgesetz das Unternehmen als solches in Frage kommt. Wenn mit den Worten „bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges" dasselbe wie mit dem Begriffe „Eisenbahnbetrieb" zum Ausdruck gebracht werden sollte, so wäre wohl die Fassung „beim Kraftfahrzeugbetrieb" an deren Stelle gesetzt worden. Der Betrieb eines Unternehmens und der einer einzelnen Sache sind scharf zu trennen. Bei dem Betrieb eines Unternehmens hat man an wirtschaftliche Vorgänge zu denken, wozu die gesamte Tätigkeit aller den wirtschaftlichen Zwecken des Unternehmens dienenden Kräfte gehören. Bei dem Betriebe einer Einzelsache, insbesondere einer Maschine dagegen handelt es sich um technische Vorgänge und unter dem Betriebe ist die Tätigkeit der dem technischen Zwecke der Maschine dienenden Kräfte zu verstehen [23]. Es ist weiter zu berücksichtigen, daß die Gefahrenquelle in beiden Fällen eine verschiedene ist. Das Kraftfahrzeug, das sich als einzelne Sache im Verkehr bewegt, birgt insofern geringere Gefahren in sich, als zum Betriebe nicht ein so umfangreicher Apparat wie beim Eisenbahnbetriebe gehört. Die dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümliche Gefährlichkeit beruht auf der auf die treibende Kraft zurückzuführenden Bewegung von Motor und Fahrzeug [24].

Gegenüber dieser unhaltbaren Meinung hat sich eine andere Meinung herausgebildet, die den Betriebsbegriff vom Standpunkt des Verkehrs aus bestimmt. Hiernach ist für den Betriebsbeginn und das Betriebsende entscheidend, ob der Zweck der Fahrt erreicht und ob nach der Absicht des Führers die Beförderungstätigkeit beendet ist [25]. „In Betrieb" ist nicht gleichbedeutend mit „in Fahrt". Denn das Kraftfahrzeug wird auch dann, wenn die Fahrt unterbrochen wird, und selbst dann, wenn Motor und Fahrzeug sich in Ruhe befinden, als im Betrieb befindlich betrachtet. Dabei wird lediglich vorausgesetzt, daß die beabsichtigte Fahrt noch nicht beendigt ist oder der Zweck, zu welchem das Fahrzeug in Betrieb gesetzt wurde, noch nicht erreicht ist. Das Reichsgericht läßt den Verkehr entscheiden und gelangt auf diese Weise geradezu zu einer Gleichstellung von Betrieb und Verkehr. Es vertritt in einigen Entscheidungen den Standpunkt, daß die technische Seite des Betriebes den Anhaltspunkt für die Frage des Betriebes geben müsse und daß daher nur ein in Bewegung befindliches Kraftfahrzeug unter die Vorschriften des Gesetzes falle. Der Zustand des Betriebes dauere jedoch fort, bis das Fahrzeug wieder in völlige Betriebsruhe versetzt sei. Die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes müßten auch dann Anwendung finden, wenn ein Fahrzeug während der Fahrt aus besonderem Anlasse, der nicht im technischen Betriebe zu liegen brauche, in kurzen Zwischenräumen zum Stillstand gebracht würde. Es würde mit der Auffassung des Verkehrs unvereinbar sein, die Anwendbarkeit des Kraftfahrzeuggesetzes bei jedem Stillstehen des Kraftwagens auszuschließen. Eine vorübergehende Unterbrechung der Fahrt gehöre noch zum Betrieb. Die völlige Inruhesetzung des Fahrzeuges ergebe sich keinesfalls lediglich

23) Oberländer, S. 88.
24) Isaac, S. 129; Müller, S. 203.
25) R.G. Bd. 95, S. 186 ff.

daraus, daß der Motor für die Dauer der Unterbrechung stillgelegt sei. Ebensowenig sei entscheidend, ob die Wartezeit sich nur auf wenige Minuten oder auf Stunden erstrecke [26]). Folgen wir der Ansicht des Reichsgerichts, so ist die Anwendbarkeit des § 7 KFG zu bejahen, wenn beispielsweise ein Reisender seinen Kraftwagen mit abgestelltem Motor und angezogenen Bremsen stehen läßt, um Kunden zu besuchen. Nehmen wir an, der Wagen des Reisenden sei auf abschüssiger Straße aufgestellt und gerate durch einen Windstoß oder sonst irgendwie durch eine von außen wirkende Kraft in Bewegung und verursache schließlich einen Unfall, so wäre bei strenger Auslegung der reichsgerichtlichen Meinung ein Betriebsunfall ohne weiteres als vorliegend zu betrachten. Die Ansicht des Reichsgerichts beruht im wesentlichen auf Billigkeitserwägungen. Sie würde dazu führen, daß der allgemeinen Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges, die für die Haftpflicht bei Schadensfällen der eigentlich leitende Gesichtspunkt ist, nicht die ihr zukommende Bedeutung beigemessen wird. Bei einer strengen Durchführung der Ansicht des Reichsgerichts würde man zu dem Ergebnis gelangen, daß die besondere Gefährlichkeit des Kraftfahrzeuges, die in der hohen Geschwindigkeit, der Lenkbarkeit, Explosionsgefahr usw. besteht, unberücksichtigt bliebe. Das Reichsgericht hat in einer neueren Entscheidung [27]) von einer Durchführung seiner Ansicht, die auf eine Gleichstellung von Betrieb und Verkehr hinausläuft, abgesehen. In dieser Entscheidung handelt es sich um ein Kraftfahrzeug, das infolge Fehlens von Betriebsstoff zum Halten gezwungen ist. Das Reichsgericht hat dieses Fahrzeug nicht mehr als im Betrieb befindlich angesehen mit der Begründung, daß es sich nicht in einem Zustand vorübergehender Fahrtunterbrechung befinde, sondern daß es durch die tatsächlichen Verhältnisse in den Zustand völliger Betriebsruhe gelangt sei. Es sei nämlich unmöglich, durch Einwirkung auf den Motor die motorische Kraft zu entfalten und dadurch den Wagen wieder in Bewegung zu setzen. Das Reichsgericht nähert sich hier in gewisser Hinsicht der nachstehend zu behandelnden sogenannten maschinentechnischen Ansicht, indem es die Frage, ob der Wagen als im Betrieb befindlich anzusehen sei, letzten Endes auf die dem Kraftfahrzeug innewohnende Maschinenkraft abstellt. Es kommt daher zur Verneinung dieser Frage, da die Möglichkeit der Fortbewegung durch motorische Kraft ausgeschlossen sei. In der fraglichen Entscheidung gibt das Reichsgericht zu erkennen, daß Betrieb und Verkehr nicht gleichgesetzt werden können, und daß die Absicht des Führers und der mit der Fahrt verfolgte Zweck für den Betriebsbegriff nicht von Bedeutung sind. Das Reichsgericht hat in seinen Entscheidungen den Begriff des Betriebes nicht festgelegt. Die Fälle sind auch so verschiedenartig gelagert, daß ein für alle Fälle passender Betriebsbegriff nicht aufgestellt werden kann.

An dieser Stelle sei auf eine weitere Ansicht hingewiesen, die eine Mittelstellung zwischen maschinentechnischer und verkehrstechnischer Auffassung einnimmt [28]). Hiernach sind für die Begriffsbestimmung des Betriebes die

---

26) Vgl. R.G. Bd. 95, S. 188; R.G. Entsch. v. 1. 4. 1931 in V.R. 1931, S. 198.
27) R.G. Bd. 122, S. 270 ff.
28) Kirchner S. 61.

zeitliche Aufeinanderfolge der Betriebshandlungen und die Absicht des Führers von Bedeutung. Es kommt darauf an, ob der Führer mit dem Stillstand des Kraftfahrzeugs die Fahrt als beendigt oder doch wenigstens auf längere Zeit als unterbrochen ansieht oder ob es sich nur um einen ganz vorübergehenden Aufenthalt handelt, z. B. infolge eines Verkehrshindernisses. In dem letzteren Falle würden keine Bedenken bestehen, das Kraftfahrzeug als noch im Betrieb befindlich zu betrachten, selbst wenn der Lauf des Motors aufgehört haben sollte. Schwierigkeiten entstehen erst dann, wenn eine längere Unterbrechung der Fahrt in Frage steht. Diese Lehre führt letzten Endes dazu, daß ebenso wie bei der verkehrstechnischen Ansicht der Standpunkt des Verkehrs den Ausschlag gibt. Sie ist deshalb aus denselben Gründen wie die verkehrstechnische Ansicht abzulehnen.

Wie schon oben ausgeführt wurde, handelt es sich um den Betrieb einer einzelnen Sache, einer Maschine. Für den Betrieb einer Maschine sind rein technische Fragen maßgebend.

So kommen wir zur Betrachtung der dritten vielfach vertretenen Meinung, die den Betriebsbegriff in maschinentechnischem Sinne festlegt. Die Vertreter dieser Ansicht [29]) gehen mit Recht von der dem Kraftfahrzeug innewohnenden Maschinenkraft aus. Danach steht ohne weiteres fest, daß ein Kraftfahrzeug sich in Betrieb befindet, wenn es durch die ihm eigene motorische Kraft fortbewegt wird. Im Gegensatz dazu kann das Fahrzeug nicht als im Betrieb befindlich betrachtet werden, wenn es durch menschliche oder tierische Kraft fortbewegt wird. Denn unter „Betreiben" eines Kraftfahrzeuges versteht man das Einwirkenlassen der bestimmungsmäßigen Triebkräfte auf das Fahrzeug zum Zweck bestimmungsmäßiger Bewegung [30]). Diese Ansicht ist daher im allgemeinen zu billigen. Allerdings macht die Mannigfaltigkeit der Fälle häufig eine ausdehnende Auslegung des Betriebsbegriffes erforderlich. Eine strenge Auslegung würde zu unbilligen Härten führen. Das würde beispielsweise von dem Fall gelten, in dem der Führer den aus dem Unterstellraum herausgeschobenen Kraftwagen ohne vorherige Wirkung der motorischen Kraft mittels Freilaufes den Berg herunterlaufen läßt. Hier muß man den Wagen als in Betrieb befindlich ansehen [31]). In diesem Falle ist zwar die Fortbewegung des Kraftfahrzeugs im Augenblick nicht auf die maschinelle Kraft zurückzuführen, diese kann aber jederzeit durch Einrücken von Gang oder Kupplung auf die Räder übertragen werden. Das Kraftfahrzeug ist hier ebenso als in Betrieb befindlich zu erachten, wie wenn der Kraftwagen vorübergehend hält, wobei es nicht darauf ankommt, ob der Motor abgestellt ist oder nicht. In beiden Fällen handelt es sich nur um eine vorübergehende Außerbetriebsetzung. Hierher gehört z. B. auch der Fall, daß der Motorradfahrer sein Rad tritt [32]). Das Kraftrad, das vorübergehend durch Treten der Pedale fortbewegt wird, ist im Betrieb. Die Fortbewegung des Motorrades erfolgt in diesem Falle in derselben Weise wie beim Fahrrad, wenn auch das Motorrad sonst einem Fahrrad nicht gleichgestellt werden kann, da wegen seiner

29) Müller 203, Isaac 133, Oberländer 88, Lechner 48.
30) Müller 203.
31) vgl. Leonhard, Bes. Schuldrecht des BGB S. 612.
32) Leonhard, Bes. Schuldrecht des BGB S. 612.

äußeren Beschaffenheit und der damit verbundenen erschwerten Beweglichkeit eine größere Gefährlichkeit des Fahrzeugs begründet ist [33]. Wir haben gesehen, daß das Kraftfahrzeug als in Betrieb befindlich anzusehen ist, wenn der Führer das Fahrzeug ohne vorherige Wirkung der motorischen Kraft den Berg herunterlaufen läßt. Um so eher ist ein Kraftwagen in Betrieb, wenn sich das Fahrzeug unter Nachwirkung der maschinellen Kraft in Bewegung befindet, wenn beispielsweise der Führer auf abschüssiger Straße den Motor ausschaltet, und der Wagen infolge des Antriebs oder der Schwerkraft weiterläuft. In allen diesen Fällen ist das Kraftfahrzeug in Betrieb. Dasselbe gilt, wenn der Motor arbeitet, das Fahrzeug selbst aber sich in Ruhe befindet, vorausgesetzt, daß es geschieht, um den Beginn einer Fahrt einzuleiten. Unter dieser Voraussetzung ist das Ankurbeln des Motors für den Betriebsbeginn maßgebend. Im Gegensatz dazu kann von Betrieb nicht die Rede sein, wenn der Motor zu Prüfungs- oder Reparaturzwecken angeworfen wird [34]. Erfolgt eine Explosion des Kraftfahrzeugs in dem Unterstellraum beim Anwerfen des Motors, so liegt ein Betriebsunfall vor. Dies ist auch dann anzunehmen, wenn die Explosion geschieht, bevor der Motor anspringt. Die Explosion ist in diesem Fall auch während des Betriebs des Kraftfahrzeuges erfolgt. Die Ingangsetzung des Motors muß auch hier zum Zwecke der Fortbewegung des Kraftwagens geschehen sein. Mit dem Ankurbeln des Motors beginnt in diesem Falle der Betrieb. Unter den Begriff des Betriebes fallen nämlich auch die Vorbereitungshandlungen, die unmittelbar zur Inbetriebsetzung des Kraftfahrzeugs notwendig sind und die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem eigentlichen Betrieb selbst stehen. Als solche kommen im allgemeinen nur diejenigen Handlungen in Betracht, die erforderlich sind, um den Motor in Tätigkeit zu setzen, wie Ankurbeln usw. Andere den Betrieb vorbereitende Handlungen, wie Reinigen, Schmieren, Einfüllen des Betriebsstoffes usw. können nicht als Betriebshandlungen betrachtet werden. Denkbar ist auch der Fall, daß bei völliger Betriebsruhe des Fahrzeugs und des Motors ein Unfall durch eine Explosion sich ereignet, die auf eine kurz vorher beendigte Fahrt zurückzuführen ist. Hier handelt es sich um eine Nachwirkung der Betriebstätigkeit, bei der ebenfalls ein Betriebsunfall angenommen werden muß [35]. Für das Betriebsende gilt der Augenblick, in dem das Fahrzeug stillsteht und die Tätigkeit des Motors aufhört. Aber dies kann nur grundsätzlich gelten. Wir haben bereits oben ausgeführt, daß ein Kraftfahrzeug auch dann noch als in Betrieb befindlich anzusehen ist, wenn es auf einer Fahrt vorübergehend bei abgestelltem Motor hält.

Die zuletzt geschilderte Lehre, die den Betriebsbeginn von maschinentechnischem Standpunkt festlegt, entspricht m. E. dem Wortlaut und Sinn des Gesetzes und erfüllt am ehesten den vom Gesetzgeber verfolgten Zweck. Der Zweck des Gesetzes geht dahin, insbesondere den in dem verwickelten Mechanismus des Kraftfahrzeugs begründeten Gefahrquellen entgegenzutreten.

---

33) Vgl. Bayr. Ob.LG. vom 3. 3. 1925. Rev. Reg. I 30/25.

34) Leonhard, Bes. Schuldrecht S. 612, Kirchner S. 60, Neukirch S. 44. a. A. Krause S. 52, Heucke S. 25. Isaac S. 132.

35) Lechner, S. 48.

Allerdings haben die vorstehenden Erörterungen gezeigt, daß in einigen Fällen im Interesse des vom Kraftverkehr gefährdeten Publikums eine ausdehnende Auslegung erforderlich ist. Es deckt sich dies mit der von Leonhard [36]) gegebenen Auslegung des Betriebsbegriffes. Hiernach bedeutet „Betrieb" des Kraftfahrzeugs, daß dieses zum Fahren in Benutzung genommen ist, weil erst damit die besondere Betriebsgefahr beginnt.

Die Ersatzpflicht des Halters aus § 7 KFG greift nur dann Platz, wenn der Unfall „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs" entstanden ist. Aus den Worten „bei dem Betrieb" geht einmal hervor, daß der Unfall örtlich und zeitlich mit dem Betrieb zusammenfallen und weiterhin, daß der Schaden mit dem Betriebe in ursächlichem Zusammenhange stehen muß. Der örtliche und zeitliche Zusammenhang zwischen dem Betrieb des Kraftwagens und dem Unfall ist jedoch nicht ausschlaggebend. Er wird sich in der Regel mit dem ursächlichen Zusammenhang decken und kann nur so lange als bestehend angesehen werden, als der ursächliche Zusammenhang vorliegt. Nehmen wir den Fall, daß ein Pferd vor einem Kraftwagen scheut, durchgeht und erst nach einiger Zeit und in größerer Entfernung vom Fahrzeug einen Unfall verursacht. In diesem Falle wird man zweifellos den Zusammenhang bejahen müssen. Das Entscheidende ist der ursächliche Zusammenhang. Die Frage, wann der ursächliche Zusammenhang gegeben ist, ist von jeher sehr umstritten. Jedes Schaden bringende Ereignis ist auf das Vorliegen einer Vorbedingung zurückzuführen. Aber nach der Anschauung des praktischen Lebens kann nicht jede Vorbedingung als Ursache des eingetretenen Schadens angesehen werden.

Allerdings soll nach der von Buri begründeten sog. Bedingungstheorie jede Bedingung für den Eintritt des Erfolges ursächlich sein. Ursache ist jeder Umstand, der nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß der Erfolg entfiele. Hiermit wird jede Bedingung als gleichwertig angesehen; eine Abstufung je nach dem Grade der Verursachung des Erfolgs wird nicht gemacht. Wer irgend eine Bedingung gesetzt hat, hat den Erfolg verursacht. Diese Theorie kann ohne Einschränkung den Bedürfnissen des Verkehrs nicht gerecht werden und ist deshalb für die Beurteilung von Ersatzansprüchen unverwendbar. Nur bestimmte Umstände können bei der Beurteilung der Bedingungen berücksichtigt werden. In diesem Sinne haben sich einige Auffassungen entwickelt, von denen die wichtigsten einer kurzen Betrachtung unterzogen werden sollen.

Kries [37]) erklärt nur diejenigen Bedingungen als Ursachen eines schädlichen Erfolgs, die dem Täter als generell geeignet zur Herbeiführung des Erfolgs erkennbar waren. Nach Traeger [38]) dagegen ist erforderlich, daß die objektive Möglichkeit eines Erfolges von der Art des eingetretenen generell erhöht wird. Es kommen nicht nur die dem Täter erkennbaren Umstände in Betracht, sondern alles, was überhaupt erkennbar war. Wesentlich dabei ist, daß eine objektive Beurteilung vom Standpunkte eines umsichtigen Menschen verlangt wird. Große Bedeutung hat die von Rümelin begründete

---

36) Leonhard, Bes. Schuldrecht S. 612.
37) Kries in d. Vierteljahrsschrift Bd. 12, S. 179 ff.
38) Traeger, S. 159 ff.

Lehre von der adäquaten Verursachung, der das Reichsgericht in den neueren Entscheidungen folgt. Rümelin[39]) geht aus von sämtlichen zur Zeit der Tat vorhandenen Umständen und stellt fest, ob unter diesen Umständen die Tat allgemein geeignet war, einen derartigen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen. Von Bedeutung ist, daß die gesetzte Bedingung im allgemeinen zur Herbeiführung des Erfolges geeignet sein, d. h. im adäquaten Zusammenhang stehen muß. Die natürliche Lebensauffassung soll den Maßstab geben. Bei der Theorie der adäquaten Verursachung ist insbesondere hervorzuheben, daß sie bei der Frage der Unterbrechung des Kausalzusammenhanges zu einem befriedigenden Ergebnis gelangt. Das liegt daran, daß man immer auf die Erfahrung des täglichen Lebens zurückgeht. Es werden zwar Fälle vorkommen, wo sich bei der Frage nach der generellen Eignung keine scharfe Abgrenzung finden läßt. Es muß aber anerkannt werden, daß die Theorie der adäquaten Verursachung gute und richtige Grundsätze enthält und wohl in allen Fällen zu praktisch brauchbaren Resultaten führt.

Bei Prüfung des Kausalzusammenhangs muß eine weitere Theorie erwähnt werden, die ebenfalls zu einem billigen Ergebnis gelangt. Diese Lehre geht davon aus, einen bestimmten Vorgang in eine Lebensregel einzureihen, um auf diese Weise eine Erklärung aller Zwischenglieder dieses bestimmten Vorgangs herbeizuführen. Der Kausalzusammenhang ist dann als gegeben zu betrachten, wenn der Verlauf der Dinge der allgemeinen Lebensregel entspricht[40]). Hierbei greift man auf die Lebenserfahrung zurück; man hebt bestimmte Vorgänge aus der großen Zahl der Bedingungen heraus und gelangt so zu einer Einschränkung der Gleichwertigkeit aller Bedingungen.

Es gibt auch Fälle, bei denen nicht nur eine einzige Bedingung als Ursache angesehen werden kann. Wir sprechen hier von dem Fall der sog. Gesamtkausalität[41]), wenn mehrere Handlungen den Schaden durch ihr Zusammenwirken herbeigeführt haben, ohne daß eine für sich allein ihn herbeigeführt hätte. Jede der beiden Handlungen ist Ursache des Erfolgs, wenn bei jeder nach dem normalen Verlauf der Dinge mit dem Hinzutritt der für den Erfolg erforderlichen weiteren Bedingung und folglich auch mit dem Eintritt des schädlichen Erfolgs zu rechnen war[42]). Für den Kausalzusammenhang ist nicht erforderlich, daß der Täter den Schaden vorausgesehen hat.

Es ist rechtlich bedeutungslos, ob der Kausalzusammenhang zwischen Betrieb und Unfall unmittelbar oder mittelbar den Schaden herbeigeführt hat. Voraussetzung ist aber, daß die vermittelte Einwirkung nicht außerhalb des Rahmens des adäquaten Kausalzusammenhangs liegt. Fährt ein Kraftwagen gegen einen Haufen Gartenstühle, und verletzt ein Stuhl einen Dritten, so ist der Schaden ohne weiteres beim Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden. Die Schädigung kann physischer und psychischer Natur sein.

---

39) Rümelin i. A. z. Pr. Bd. 90, S. 171 ff.
40) Leonhard, Allgem. Schuldrecht des BGB, S. 166 f.
41) R.G. Bd. 73, S. 290.
42) Staudinger, Vorb. zu § 249.

Jedem Ersatzanspruch aus § 7 KFG liegt die Voraussetzung zugrunde, daß ein Unfall entstanden ist, der auf einen bestimmten Betriebsvorgang zurückzuführen ist. Dieser Unfall muß die Ursache einer schädigenden Einwirkung auf das menschliche Leben, den Körper oder die Gesundheit eines Menschen und auf Sachen aller Art sein.

3. Kapitel. Die Ersatzpflicht des Halters ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

1. Abschnitt. Das Kraftfahrzeuggesetz spricht von dem unabwendbaren Ereignis als Haftungsausschließungsgrund und hat diesen Begriff nach der positiven und negativen Richtung näher bezeichnet. Unter unabwendbarem Ereignis ist jedes Ereignis zu verstehen, das auch durch die äußerste nach den gegebenen Umständen gebotene Sorgfalt und durch alle vernünftigerweise dem Halter bezw. Führer zuzumutenden Vorkehrungen nicht abgewehrt noch in seinen Folgen unschädlich gemacht werden kann [43]. Das unabwendbare Ereignis ist verschieden von dem im Reichshaftpflichtgesetz gebrauchten Begriff der höheren Gewalt, auf den des besseren Verständnisses wegen kurz eingegangen werden soll. Man hat den Begriff der höheren Gewalt in objektivem und subjektivem Sinne zu lösen versucht. Die objektive Lehre (Exner) [44] stellt die Unabwendbarkeit auf das Ereignis selbst ab und bestimmt den Begriff der höheren Gewalt als ein außerhalb des Betriebskreises entstandenes und mit übermäßiger Gewalt hereinbrechendes Ereignis. Die subjektive Lehre (Goldschmidt) [45] geht von dem Verhalten der in Anspruch genommenen Person aus und versteht unter höherer Gewalt alle diejenigen Ereignisse, die auch bei Anwendung der größten Sorgfalt weder vorauszusehen noch abzuwenden waren. Die objektive Lehre betrachtet danach nur solche Ereignisse als höhere Gewalt, die nicht dem Betriebskreise der verantwortlichen Person entstammen. Sie bezeichnet die höhere Gewalt als Gegensatz zu den besonderen Betriebsgefahren [46]. Hiernach kommt ohne weiteres bei allen mit dem Betriebe zusammenhängenden Unfällen eine Haftung in Betracht. Dabei bleibt die Frage, ob es sich um Unfälle handelt, gegen die überhaupt nichts zu machen ist, völlig unberücksichtigt. Diese Lehre führt schon deswegen zu keinem befriedigenden Ergebnis, weil sie sich nur auf eigentliche Betriebsgefahren bezieht. Der Begriff der höheren Gewalt kommt aber außerdem auch bei den Fristen für Verjäh-

43) Isaac, S. 228.
44) Exner in Grünhuts Zeitschr. Bd. 10, S. 495 ff.
45) Goldschmidt i. Zeitschr. f. Handelsr. Bd. 3, S. 115.
46) Leonhard, Allgemeines Schuldrecht des BGB S. 449.

rung und Inventar vor, wo von einer Betriebsgefahr nicht gesprochen werden kann. Nach der subjektiven Lehre liegt höhere Gewalt vor, wenn jede erdenkliche Sorgfalt gewahrt ist. Das führt dazu, die Anforderungen zu überspannen und unmögliche Maßnahmen zu verlangen, oder man bleibt bei der gewöhnlichen Haftung stehen. Damit ist aber gerade der Zweck einer verschärften Haftung verfehlt. Diese Ansicht bringt also ebenfalls keine billige Lösung. Demgegenüber ist eine dritte Ansicht zu erwähnen, nach welcher unter höherer Gewalt die allgemein unabwendbaren Ereignisse zu verstehen sind [47]. Diese Lehre wird dem Zweck des Gesetzes gerecht, schon insofern, als hierdurch eine Verminderung der Betriebsgefahren erreicht wird. Denn bei Ereignissen, gegen die überhaupt nichts auszurichten ist, kommt eine Haftung nicht in Frage. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts enthält der Begriff der höheren Gewalt ein subjektives und ein objektives Moment. Das subjektive Moment besteht darin, daß das Ereignis durch äußerste Sorgfalt und mit allen möglichen Mitteln weder abgewendet noch unschädlich gemacht werden kann. Als objektives Moment kommt der Umstand in Betracht, daß das Ereignis von außen einwirken muß, d. h. daß es nicht zu denjenigen Ereignissen gehört, die in der gefährdenden Natur des Unternehmens ihren Grund haben, insbesondere nicht zu solchen Ereignissen, die mit einer gewissen Häufigkeit oder Regelmäßigkeit im Betriebe vorkommen [48]. Die Anhäufung der verschiedenen Erfordernisse führte zu einer starken Einschränkung des Begriffs der höheren Gewalt, praktisch geradezu zu dem Erfolg, die Berufung auf höhere Gewalt illusorisch zu machen. Naturgemäß wurden nämlich die meisten Unfälle als typische Erscheinungsformen betrachtet. Um dieser Einengung der höheren Gewalt aus dem Wege zu gehen, hat der Gesetzgeber bei dem unabwendbaren Ereignis die Unterscheidung in äußere und innere Betriebsunfälle fallen lassen und an deren Stelle die Teilung in fehlerhaften und fehlerlosen Betrieb gewählt. Die beiden Begriffe, unabwendbares Ereignis und höhere Gewalt, decken sich nicht. Sie stimmen jedoch in mancher Hinsicht überein. Das Verhältnis zwischen beiden ist verschieden, je nach dem man den Begriff der höheren Gewalt im objektiven oder subjektiven Sinne festlegt. Folgt man dem Gedankengang der objektiven Theorie, so ist als gemeinsames Merkmal festzustellen, daß für Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs und Versagen seiner Verrichtungen ohne jede Entlastungsmöglichkeit gehaftet werden muß. Unwesentlich dabei ist, ob der Haftpflichtige jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Andererseits ist vom Standpunkt der objektiven Lehre höhere Gewalt nur dann anzunehmen, wenn der Unfall auf ein außerhalb des Betriebes gelegenes Ereignis zurückzuführen ist. Ein unabwendbares Ereignis dagegen liegt auch dann vor, wenn es sich um von innen kommende, aus dem Kraftfahrzeugbetrieb selbst entspringende Unfälle handelt, vorausgesetzt, daß sie nicht auf Betriebsfehlern beruhen.

Die höhere Gewalt im subjektiven Sinne stimmt mit dem Begriff des unabwendbaren Ereignisses im wesentlichen überein, nur mit dem Unter-

47) ebenda S. 448.
48) Isaac, S. 214.

schied, daß eine unbedingte Haftung für Betriebsfehler und Betriebsstörungen besteht. Nach der vom Reichsgericht gegebenen Auslegung des Begriffs der höheren Gewalt liegt der Unterschied zwischen höherer Gewalt und unabwendbarem Ereignis darin, daß die höhere Gewalt ein subjektives und objektives Moment enthält, das unabwendbare Ereignis dagegen sich auf das subjektive Merkmal beschränkt. Eine Auslegung des Begriffes des unabwendbaren Ereignisses im subjektiven oder objektiven Sinne ist nach dem Wortlaut möglich, aber vom Gesetzgeber nicht gewollt. Das ergibt sich aus der Aufzählung von Beispielen unabwendbarer Ereignisse, die bei einer Auslegung des unabwendbaren Ereignisses im objektiven Sinne nicht als unabwendbar betrachtet werden könnten. Der Gesetzgeber nähert sich dem Gedankengang der subjektiven Theorie von der höheren Gewalt insofern, als er ausdrücklich das Erfordernis aufgestellt hat, daß vom Halter und Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet werden muß. Nach der oben vertretenen Auffassung ist die höhere Gewalt auf bestimmte typische Ereignisse beschränkt, während der Begriff des unabwendbaren Ereignisses für jeden Einzelfall zu prüfen ist. Nur insofern ist auch er typisch bestimmt, als aus dem Kreise der unabwendbaren Ereignisse alle Ereignisse ausgeschlossen werden, die auf Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf Versagen seiner Verrichtungen zurückzuführen sind. Damit ist die Stellung des Kraftfahrzeughalters bezüglich der Haftung eine ungünstigere als die des Eisenbahnunternehmers, da der Kreis der Umstände, für die der Halter unbedingt einzustehen hat, größer ist. Ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs liegt vor, wenn ein Fahrzeug nicht so beschaffen ist, wie es sein soll [49]. So haftet der Halter für Fehler in der Konstruktion, für Mängel im Material usw. Von einem Versagen der Verrichtungen spricht man dann, wenn das Kraftfahrzeug nicht so arbeitet, wie nach den Regeln der Technik ein normales Fahrzeug arbeiten soll. Als häufigste Fälle kommen Versagen der Steuerung, der Bremsen, Platzen der Luftreifen in Betracht. Gegenüber einem Unfall, der auf fehlerhafter Beschaffenheit des Fahrzeugs oder Versagen seiner Verrichtungen beruht, kann sich der Halter also nicht auf die Unabwendbarkeit berufen.

2. Abschnitt. Neben dieser negativen Festlegung des Begriffes des unabwendbaren Ereignisses sind im Gesetz drei Beispiele unabwendbarer Ereignisse ausdrücklich erwähnt, die wohl für die Rechtspraxis die wichtigsten darstellen: das Verhalten des Verletzten, das Verhalten eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten und das Verhalten eines Tieres. Für alle drei Fälle gilt als gemeinsames Erfordernis, daß der Halter und Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Es mag schon an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß es sich bei den genannten Fällen nur um einzelne Beispiele unabwendbarer Ereignisse handelt; es kommt außerdem noch eine unbeschränkte Zahl von Ereignissen in Betracht, die zu den unabwendbaren Ereignissen im Sinne des

49) Oberländer, S. 256.

Gesetzes zu wählen sind. In den im Gesetz genannten Fällen müssen die Ereignisse auf ein bestimmtes „Verhalten" zurückzuführen sein. Die Bedeutung dieses Begriffes „Verhalten" ist im Gesetz nicht näher gekennzeichnet. Es soll deshalb im Folgenden untersucht werden, was unter „Verhalten" des Verletzten, eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zu verstehen ist. Es fragt sich, ob „Verhalten" gleichbedeutend ist mit Verschulden oder mit jeder Tätigkeit im allgemeinen oder ob es verkehrswidriges Verhalten bedeutet.

1. Während nach dem Reichshaftpflichtgesetz das eigene Verschulden des Verletzten zur Haftungsbefreiung führt, spricht das Kraftfahrzeuggesetz vom „Verhalten" des Verletzten als Haftungsausschließungsgrund. Schon der Wortlaut des Kraftfahrzeuggesetzes läßt erkennen, daß unter diesen Begriff nicht „Verschulden" verstanden werden sollte. Diese Auffassung findet auch in der Entstehungsgeschichte des Gesetzes [50]) eine Stütze, wo ein Antrag, anstelle „Verhalten" des Verletzten „Verschulden" des Verletzten zu setzen, nicht berücksichtigt wurde. Für die Haftungsbefreiung sollte nicht schuldhaftes Verhalten entscheidend sein, sondern auch schuldloses Verhalten genügen. Es wird heute allgemein anerkannt, daß der Begriff „Verhalten" sowohl schuldhaftes wie nicht schuldhaftes Tun oder Unterlassen des Verletzten umfaßt [51]). Das Verhalten im Sinne dieser Vorschrift kann den Tatbestand des Verschuldens erfüllen; es braucht aber nicht der Fall zu sein. Verschulden erfordert als wesentliche Bestandteile eine der beiden Verschuldensformen, Vorsatz oder Fahrlässigkeit. Vorsatz ist Wissen und Wollen des Erfolges. Fahrlässigkeit ist die Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Notwendiges Erfordernis zur Begründung einer Schadensersatzpflicht ist Deliktsfähigkeit des Handelnden, die gemäß § 827 ff. BGB Kindern unter sieben Jahren, Geisteskranken usw. fehlt. Bei Jugendlichen vom 7. bis 18. Lebensjahre ist zu prüfen, ob bei Begehung der Tat die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht vorhanden war oder nicht. Diese strengen Voraussetzungen sind an den Verschuldensbegriff geknüpft. Daraus ergibt sich, daß der Verletzte, wenn der im Gesetz gewählte Begriff „Verhalten" Verschulden bedeuten sollte, vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt haben und deliktsfähig sein müßte, um für den entstandenen Schaden haftbar gemacht werden zu können. Diesen strengen Verschuldensbegriff hat der Gesetzgeber durch Einführung des Begriffes „Verhalten" zweifellos umgehen wollen. Es ist auch ein dringendes praktisches Bedürfnis des Verkehrs, daß das Verhalten eines schuldunfähigen Verletzten berücksichtigt wird. Fälle, die bei dem gesteigerten Verkehr sich Tag für Tag ereignen, könnten wegen mangelnden Verschuldens des Verletzten keine billige Lösung finden. Als Beispiel mag der Fall dienen, daß ein fünfjähriges Kind aus Unvorsichtigkeit in einen Kraftwagen hineinläuft und dabei verletzt wird. Wollte man „Verhalten" durch „Verschulden" ersetzen, so könnte sich der Ersatzpflichtige nicht darauf berufen, daß das Kind

50) Kommissionsbericht S. 9.
51) Kirchner S. 104; Müller S. 229; Isaac, S. 220; R.G. Bd. 92, S. 38; Recht 1920, Nr. 750.

selbst den Schaden verursacht habe. Aus dem Gesagten ist ersichtlich, daß der Gesetzgeber den Ausdruck „Verhalten" mit vollem Bewußtsein gewählt hat und darunter ein Verhalten in rein tatsächlicher Beziehung ohne Rücksicht auf Verschulden und Zurechnungsfähigkeit verstanden wissen wollte. Dafür spricht auch die Gleichstellung des Verhaltens des Verletzten mit dem Verhalten eines Tieres, bei dem von einem Verschulden im rechtlichen Sinne nicht die Rede sein kann. Ein unabwendbares Ereignis kann also auch in dem Verhalten eines Kindes unter sieben Jahren oder eines Geisteskranken vorliegen, vorausgesetzt, daß die übrigen Erfordernisse erfüllt sind.

2. Nachdem wir festgestellt haben, daß „Verhalten" nicht gleichbedeutend ist mit Verschulden, erhebt sich jetzt die Frage, ob unter diesem Begriff jedes Verhalten gleich welcher Art zu verstehen ist. Der Sprachgebrauch bezeichnet mit dem Ausdruck „Verhalten" ein Gebahren im aktiven oder passiven Sinne. Für das Kraftfahrzeuggesetz muß dieser Begriff eine Einschränkung erfahren. Wir gehen von dem Grundgedanken der Verschuldenshaftung aus, die im bürgerlichen Recht, abgesehen von einigen Ausnahmefällen, durchgeführt ist. Nach diesem Grundsatz kann der Verletzte vom Schädiger nur dann Ersatz verlangen, wenn dieser den Schaden verursacht hat und außerdem ein besonderer die Haftpflicht begründender Umstand hinzukommt. Zur Haftbarmachung genügt also nicht, daß jemand eine Ursache zu dem eingetretenen Schaden gesetzt hat. Dementsprechend kann der Verletzte auf Grund der Tatsache, daß er lediglich eine Ursache zu dem Schaden bringenden Ereignis gesetzt hat, ebensowenig haftbar gemacht werden. Grundsätzlich ergibt sich erst aus dem Hinzutritt eines Verschuldens die Pflicht zum Ersatze des erlittenen Schadens. Nun hat der Gesetzgeber im § 7 Abs. 2 KFG auf Seiten des Verletzten das Erfordernis des Verschuldens fallen lassen. Das rechtfertigt aber nicht die Annahme, daß jedes Verhalten des Verletzten zur Haftungsbefreiung des Halters führt, wenn er lediglich eine Ursache zu dem Erfolge gesetzt hat. Das Verhalten des Verletzten kann nämlich auch ein berechtigtes sein. Wenn auch dem Verletzten ein absolutes Recht auf die Straße, welches er ohne Rücksicht auf den Verkehr ausüben darf, nicht zusteht, so kann ihm doch nicht das Recht abgesprochen werden, sich auf der Straße in der Regel überall dort zu bewegen, wo der Halter seinen Kraftwagen fährt. Es sind schließlich alle diejenigen, welche am Straßenverkehr teilnehmen, als gleichberechtigt anzusehen, gleichgültig, ob es sich um Fußgänger, Radfahrer, Fuhrwerke oder Kraftwagen handelt. Nicht jedes Verhalten des Verletzten, das einen Unfall herbeigeführt hat, kann die Haftpflicht des Halters ausschließen. Anderer Meinung ist (Eger [52]), der jedes Verhalten gleich welcher Art entscheiden lassen will. Nach dessen Ansicht ist „Verhalten" lediglich ein körperliches Verhalten. Dieses könne in einer Körperbewegung oder in einem Verharren an einem Platze bestehen. Willensfähigkeit sei nicht erforderlich. Eger macht offenbar in der Erkenntnis, daß seine Ansicht zu weit führe, die Einschränkung, daß der Verletzte aber seinen Körper in den Betriebsbe-

52) Eger, S. 156.

reich des Fahrzeuges gebracht haben müsse, z. B. wenn er auf dem Fahrdamm gehe und dabei überfahren werde. Anders verhalte es sich dagegen, wenn ein Kraftwagen auf den Bürgersteig fahre und dort einen Menschen verletze. Im letzteren Falle könne von einem für den Unfall ursächlichen Verhalten nicht die Rede sein. Wie widerspruchsvoll die Lehre Egers ist, leuchtet aus den oben erörterten Gründen ohne weiteres ein.

3. Es ist jetzt zu prüfen, welches Moment für die Begriffsbestimmung des Verhaltens maßgebend ist. Was als Verhalten des Verletzten anzusehen ist, hängt von dem freien Ermessen des Richters ab. Jedoch muß von irgend einem Standpunkt aus das Verhalten bemessen werden. Wir wollen im Folgenden den Standpunkt des Verkehrs zugrundelegen und unter diesem Gesichtspunkt das Verhalten des Verletzten in Beziehung zu der vom Kraftfahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr setzen. Die Verkehrsordnung stellt sowohl an Kraftfahrzeughalter bzw. Führer wie auch an den Fußgänger bestimmte Anforderungen, die den Zweck haben, die Genannten von dem Gefahrenbereich des Straßenverkehrs fernzuhalten. Die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs tritt in Erscheinung, sobald das Kraftfahrzeug sich in Betrieb befindet. Demgegenüber muß der Verletzte sein Verhalten so einrichten, daß er nicht die Betriebsgefahr verwirklicht. Wie oben ausgeführt wurde, kann nicht jedes für den eingetretenen Schaden adäquate Verhalten des Verletzten als haftungsbefreiend für den Halter in Betracht kommen. Halter und Fußgänger stehen sich als gleichberechtigte Faktoren gegenüber. Es würde zu weit führen, den Fußgänger auf bestimmte Teile der Straße zu beschränken oder ihm etwa die Benutzung des Straßendammes zu verbieten. Es fragt sich nur, wie sich der Verletzte verhalten muß, um nicht für sein Verhalten verantwortlich gemacht werden zu können. Die Beantwortung der Frage hängt davon ab, ob sein Verhalten, das ihn in den Gefahrenbereich des Kraftfahrzeugs gebracht hat, ein berechtigtes war oder nicht. Unberechtigt ist sein Verhalten dann, wenn es mit den bestehenden Lebensverhältnissen und den Bedürfnissen des Verkehrs unvereinbar ist. Diese Ansicht entspricht dem Sinn und Zweck des Kraftfahrzeuggesetzes. Das Gesetz bezweckt den Schutz der auf der Straße befindlichen Personen. Auf Grund dieser Tatsache und infolge einer vielleicht unbewußten Voreingenommenheit gegen den Kraftfahrzeugbetrieb gilt der Fußgänger stets als der angegriffene Teil und in folgerichtiger Weise gilt sein Verhalten als ein berechtigtes. Will der Halter die Haftpflicht von sich auf den Verletzten abwälzen, so liegt ihm der Nachweis ob, daß das Verhalten des Verletzten ein unberechtigtes war, d. h. daß es mit den Verkehrsregeln nicht in Einklang zu bringen ist. Umgekehrt läßt sich daraus der Schluß ziehen, daß der Verletzte, wenn er sich auf der Straße in einer der Verkehrsdisziplin entsprechenden Weise bewegt, Ersatz des erlittenen Schadens verlangen kann. Das Verhalten des Verletzten kann jedoch nicht von vornherein für alle Fälle festgelegt werden. Es muß vielmehr stets in Verbindung mit der vom Halter ausgehenden Betriebsgefahr gebracht werden. Es ist immer zu berücksichtigen, daß der Straßenverkehr jedem Menschen, auch gebrechlichen Personen und Kindern, offen steht. Mit Rücksicht auf

die Mannigfaltigkeit des Verkehrs wird dem Kraftfahrer eine besondere Sorgfaltspflicht auferlegt. Selbst dann, wenn er die Verkehrsvorschriften beachtet hat, kann er unter Umständen für einen Unfall verantwortlich gemacht werden. Der Führer muß mit Unvorsichtigkeiten des Publikums rechnen, insbesondere mit der Tatsache, daß auch im Verkehrsleben unausgebildete Personen den Fahrdamm überqueren müssen [53]). Es fragt sich, mit welchen Unvorsichtigkeiten des Publikums der Kraftfahrer zu rechnen hat. Eine klare Abgrenzung ist bisher von der Rechtsprechung noch nicht gefunden worden. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts und die der Oberlandesgerichte stimmen in diesem Punkte nicht überein. Während das Reichsgericht den Kreis der Unvorsichtigkeiten sehr weit zieht, und auf diese Weise der Entlastungsbeweis dem Halter nur sehr selten gelingt, hat die neuere Rechtsprechung der Oberlandesgerichte einen gegenteiligen Standpunkt eingenommen, der wohl eher den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen dürfte. So sieht das Oberlandesgericht Kiel [54]) in dem Verhalten eines Radfahrers, der in spitzem Winkel von einem Gasthof auf die gegenüberliegende Seite der Landstraße fährt, ohne sich zu vergewissern, ob sich auf der Straße ein Fahrzeug nähert, eine nicht voraussehbare Unbesonnenheit. Zu demselben Ergebnis gelangt das Bayerische Oberste Landesgericht. Es erklärt, daß ein Kraftfahrer nicht in Rücksicht zu ziehen brauche, daß ein Radfahrer, der auf der falschen Straßenseite fährt und das Herannahen des Kraftfahrzeugs bemerkt hat, plötzlich beim Herankommen des Kraftwagens eine andere Fahrtrichtung einnimmt [55]). Wann und in welcher Weise das Verhalten des Verletzten bei der Entscheidung über die Ersatzpflicht in Rechnung zu stellen ist, läßt sich nur vom Standpunkt des Verkehrs entscheiden. Derselbe Maßstab gilt auch für die vom Kraftfahrer zu fordernde Sorgfaltspflicht, die keine Überspannung erfahren darf. Für beides ist die Auffassung des Verkehrs maßgebend. Es muß zugegeben werden, daß der Kraftfahrer mit Rücksicht auf die Vielseitigkeit des Verkehrs mit unzweckmäßigem Verhalten des Publikums rechnen muß. Diesem Satz darf jedoch keine allgemeine Bedeutung beigelegt werden; er bedarf vielmehr einer gewissen Einschränkung. Bei der heutigen Verkehrsentwicklung darf man davon ausgehen, daß jeder, der am Straßenverkehr teilnimmt, mit den Verkehrsvorschriften vertraut ist und diese nach Möglichkeit einhält. Wollte man sich zu einer anderen Ansicht bekennen, so würde man dem unachtsamen und leichtsinnigen Menschen Schutz gewähren und die so dringende Erziehung der Fußgänger zur Verkehrsdisziplin ausschalten. Man würde ferner eine Lahmlegung des Kraftfahrverkehrs, zum mindesten aber eine ziemliche Beeinträchtigung und damit eine Störung des gesamten Verkehrs verursachen. Der Kraftfahrer muß grundsätzlich ein verkehrsmäßiges Verhalten der Verkehrsbeteiligten voraussetzen und sich auf die Einhaltung der Straßendisziplin, wenigstens in ihren wichtigsten Punkten, verlassen dürfen. Es gibt jedoch Fälle, in denen der Fußgänger im gegebenen Augenblick nicht verkehrsmäßig handeln kann, sei es, daß er körperlich, geistig oder irgendwie behindert ist. Mit der Möglichkeit derartiger Mängel braucht aber der

53) Lechner, S. 57; R.G. in J.W. 1919, S. 164.
54) O.L.G. Kiel v. 12. 6. 29 in J.W. 1929, S. 2840.
55) Bayer. Ob.L.G. vom 6. 8. 26 i. V.R. 26, S. 473.

Kraftfahrer im allgemeinen nicht zu rechnen. Eine Verpflichtung, mit verkehrswidrigem Verhalten zu rechnen, trifft den Kraftfahrer erst dann, wenn er die Mängel der oben genannten Art erkannt hat oder bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte erkennen müssen. Letzteres wird man dem Kraftfahrer in der Regel bei den verkehrstypischen Erscheinungen entgegenhalten können. Zu diesen verkehrstypischen Fällen gehört beispielsweise das Hinein-Hineinlaufen von unbeaufsichtigten Kindern in die Fahrbahn oder Schrecklähmung alter Leute beim Überschreiten der Straße beim Anblick entgegenkommender Kraftfahrzeuge.

Das Verhalten des Verletzten ist — wie gesagt — in Beziehung zu der vom Kraftwagen ausgehenden Betriebsgefahr zu beurteilen. Denkbar ist der Fall, daß der Verletzte mit dem Kraftfahrzeug in Berührung gekommen ist, ohne daß sein Verhalten in irgend einer Beziehung zur Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs gestanden hat. Nehmen wir den Fall, daß jemand ohne eigene Schuld über einen Gegenstand ausgleitet und von einem daherkommenden Kraftwagen überfahren wird. Das Verhalten des Verletzten und die Betriebsgefahr stehen hier in keiner Beziehung; der Unfall ist auf den auf der Straße liegenden Gegenstand zurückzuführen. Hierzu ist zu sagen, daß derjenige Schaden, der durch das Zusammentreffen unglücklicher Zufälle entsteht, nur dem Geschädigten selbst aufgebürdet werden kann. Anders verhält es sich, wenn jemand auf dem Bürgersteig geht und plötzlich von einem hinauffahrenden Kraftwagen verletzt wird. In diesem Falle ist eine Beziehung zur Betriebsgefahr vorhanden. Der Unfall beruht lediglich auf der Betriebsgefahr des Fahrzeugs, nicht auf dem Verhalten des Verletzten, sodaß die Haftung des Kraftfahrzeughalters gegeben ist. Hat sich dagegen der Verletzte in einer verkehrswidrigen Weise in den Gefahrenbereich des Kraftfahrzeugs gebracht, indem er ganz unerwartet in einen Kraftwagen hineinläuft, so besteht ebenfalls eine Beziehung zur Betriebsgefahr; hier ist jedoch der Unfall lediglich auf das Verhalten des Verletzten zurückzuführen.

Aus dem oben Gesagten ergibt sich, daß das Verhalten des Verletzten nicht die ausschließliche Ursache des Unfalles sein kann, sondern stets als mitwirkendes Moment die Betriebsgefahr in Betracht kommt. Aus diesem Grunde ist die Ansicht Hallbauers abzulehnen [56]), der § 7 Abs. 2KFG zur Anwendung kommen läßt, wenn das Verschulden des Verletzten die ausschließliche Ursache des Unfalls ist. Entscheidend ist vielmehr für die Haftungsbefreiung des Halters, daß zu der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs ein Verhalten des Verletzten hinzutritt, hinter dem die Betriebsgefahr zurücktritt. Wie das Verhalten beschaffen sein muß, ist allein nach der Auffassung des heutigen Verkehrs zu beurteilen. Das Verhalten muß derart sein, daß es den Bedürfnissen des mordernen Verkehrs und den Interessen aller Verkehrsbeteiligten widerspricht. Isaac [57]) versteht unter dem Verhalten im Sinne des § 7 Abs. 2 KFG ein Verhalten, daß von dem gewöhnlichen normalen Benehmen eines zurechnungsfähigen, gesunden, verständigen Menschen abweicht. Nach dieser Ansicht wird der Verkehrsauffassung nur mittelbar Bedeutung beigemessen.

---

56) Hallbauer, S. 15.
57) Isaac, S. 220.

Das Verhalten des Verletzten braucht kein schuldhaftes zu sein. Als unverschuldetes Verhalten kommen solche Handlungen des Verletzten in Betracht, die ihn in den Gefahrenbereich des Kraftfahrzeugs hineingebracht haben, ohne daß die Unvorsichtigkeit der Handlung ihm zugerechnet werden kann. Das ist der Fall, wenn dem Verletzten allgemein wegen kindlichen Alters oder Geisteskrankheit die Zurechnungsfähigkeit fehlt oder wenn er in einem vorübergehenden Zustand der Bewußtlosigkeit wie Ohnmacht, epileptischer Anfall, Bestürzung oder Schreck gehandelt hat [58]. Der Begriff Verhalten umfaßt also schuldhaftes und nicht schuldhaftes Tun und Unterlassen.

3. Abschnitt. 1. Das Verhalten des Verletzten stellt das erste der im Gesetz aufgeführten unabwendbaren Ereignisse dar. Ein Verletzter ist nur der körperlich oder gesundheitlich Beeinträchtigte, der Getötete oder der Sacheigentümer, nicht aber auch der mittelbar Geschädigte [59].

2. Dem Verhalten des Verletzten steht nach dem Wortlaut des Gesetzes das Verhalten eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten als unabwendbares Ereignis gleich. Der Begriff des Verhaltens ist auch hier in dem oben erörterten Sinne zu verstehen, nämlich daß kein schuldhaftes Verhalten erforderlich ist. Die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs tritt hinter der von dem Dritten geschaffenen Gefahr völlig zurück, sodaß der Unfall lediglich auf die von dem Dritten gesetzten Bedingungen zurückzuführen ist.

Es ist umstritten, ob auch das Verhalten einer beim Betriebe beschäftigten Person als unabwendbares Ereignis in Betracht kommen kann. Nach § 7 Abs. 2 Satz 2 KFG gilt ein Ereignis insbesondere als unabwendbar, wenn es auf das Verhalten eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten zurückzuführen ist. Daraus folgern einige [60], daß Handlungen der bei dem Betriebe beschäftigten Personen nicht als unabwendbare Ereignisse anzusehen seien, und daß der Halter in diesen Fällen ohne jede Entlastungsmöglichkeit haften müsse. Diese Ansicht ist m. E. aus folgenden Gründen abzulehnen. Wie sich schon aus dem Wort „Insbesondere" im § 7 Abs. 2 KFG ergibt, will Satz 2 keine erschöpfende Aufzählung unabwendbarer Ereignisse geben. Die aufgeführten Fälle sollen vielmehr der Auslegung des Begriffes „unabwendbares Ereignis" dienen und nur Beispiele dafür sein. Es können daher außer den drei im Gesetz aufgeführten Beispielen auch andere Umstände als unabwendbare Ereignisse im Sinne dieser Bestimmung in Betracht kommen und unter den gegebenen Voraussetzungen den Halter von der Haftung befreien. Andererseits ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die ausdrückliche Hervorhebung des „nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten" im Gesetz nicht ohne Überlegung und ohne Grund geschehen ist. Offenbar ist der Gesetzgeber von der richtigen Erwä-

---

58) Kirchner, S. 106.
59) Müller, S. 231.
60) Eger, S. 159; Schimpff, S. 77; vgl. Kirchner S. 109.

gung ausgegangen, daß die meisten Kraftfahrzeugunfälle auf das Verhalten einer außerhalb des Betriebes stehenden vollkommen unbeteiligten Person zurückzuführen sind und in solchen Fällen der Halter sich häufig auf ein unabwendbares Ereignis berufen kann. Zu demselben Ergebnis gelangt Müller [61]), der zur Begründung seiner Ansicht auf § 7 Abs. 2 Satz 1 KFG hinweist. Dieser Satz 1 enthält die Bestimmung, daß Fehler des Fahrzeugs und Versagen seiner Verrichtungen nicht unabwendbare haftungsausschließende Ereignisse sein können. Hierin liegt eine erschöpfende Aufzählung derjenigen Fälle, in denen der Halter ohne jede Entlastungsmöglichkeit haften muß. Hätte der Gesetzgeber noch in weiteren Fällen eines unabwendbaren Ereignisses dem Halter eine unbedingte Haftpflicht auferlegen wollen, dann hätte er das Verhalten eines beim Betriebe beschäftigten Dritten erwähnt. Mit Recht betont Isaac [62]), daß jedes Verhalten, auch das eines Betriebsbeschäftigten, ein unabwendbares Ereignis im Sinne des Gesetzes sein kann. Schuldhaftes Verhalten einer beim Betriebe beschäftigten Person dagegen kann niemals unabwendbares Ereignis sein. Das geht auch schon aus dem Begriff des unabwendbaren Ereignisses hervor. Ist nämlich ein Verhalten ein schuldhaftes, so ist es bei Anwendung der nötigen Sorgfalt und Aufmerksamkeit vermeidbar, also nicht unabwendbar [63]). Die Annahme dieser Ansicht entspricht auch dem Grundsatz der Gerechtigkeit und Billigkeit. Der Kraftfahrzeughalter soll ja auch nur für solche Ereignisse haften, die in der gefährlichen Natur des Kraftfahrzeugbetriebes begründet sind. Daraus ergibt sich die unbedingte Haftung für die Fälle, in denen der Unfall auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf ein Versagen seiner Verrichtungen zurückzuführen ist. Nur in diesen Fällen kann, wie an späterer Stelle noch ausgeführt wird, mit einer gewissen Berechtigung von einer Gefährdungshaftung gesprochen werden, von der sich der Halter niemals befreien kann. Im übrigen ist die Haftpflicht des Halters ausgeschlossen, wenn der Nachweis erbracht wird, daß der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, und daß Halter wie Führer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben. Zu den nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten gehören die Fahrgäste, die zur Zeit des Unfalls von dem Kraftfahrzeug befördert wurden; ferner auch die Personen, die im Dienste des Halters stehen oder sonst irgendwie bei dem Fahrzeug beschäftigt sind, jedoch im Augenblick des Unfalls ihre Tätigkeit bei dem Betriebe des Kraftfahrzeugs nicht ausüben.

3. Als drittes Beispiel eines unabwendbaren Ereignisses wird das Verhalten eines Tieres bezeichnet. In diesem Fall tritt am deutlichsten hervor, daß unter Verhalten im Sinne des Gesetzes das Tun oder Unterlassen in rein tatsächlicher Beziehung zu verstehen ist. Ein großer Teil der Kraftfahrzeugunfälle beruht auf dem Verhalten eines Tieres. Wie oft scheut ein Pferd vor einem Kraftwagen oder vor einem anderen Gegenstand und rennt in ein Kraftfahrzeug! Es ist gleichgültig, ob das Verhalten eines

61) Müller, S. 232.
62) Isaac, S. 225.
63) Vgl. Müller, S. 233.

Tieres auf das im Betriebe befindliche Kraftfahrzeug selbst oder auf andere Ursachen zurückzuführen ist[64]). Auch die Tierart bleibt unberücksichtigt. Eger[65]) betrachtet nur das störende Eingreifen von Tieren, die sich auf der Straße bewegen, als hier in Betracht kommendes tierisches Verhalten. Dieser Ansicht ist nicht beizutreten. Eine derartige Unterscheidung ist nicht aus dem Gesetz zu entnehmen. Es ist unwesentlich, ob ein auf der tierischen Natur beruhendes Verhalten vorliegt oder nicht. Wenn beispielsweise ein Hund auf Zuruf seines Herrn über die Straße springt und dabei getötet wird, so ist für das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses gleichgültig, ob der Hund auf den Ruf seines Herrn in den Weg des Kraftfahrzeugs gesprungen ist oder seiner tierischen Natur folgend[66]). Wird dagegen das Verhalten des Tieres von menschlichem Willen bestimmt, so ist der Unfall nicht auf das Verhalten des Tieres, sondern auf das des Menschen zurückzuführen. Wenn man einen Vergleich zwischen der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs und der Tiergefahr zieht, so sieht man, daß durch das Auftreten des Kraftwagens im Verkehr die Möglichkeit der Verwirklichung der Tiergefahr erhöht wird. Dieser Umstand kann in Betracht gezogen werden für die Frage, ob der Kraftfahrer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Für die Entscheidung über die Haftpflicht bedarf es der Feststellung, ob der schädliche Erfolg seine Ursache in der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs oder in der Tiergefahr hat. Ist das Verhalten des Tieres auf Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder Versagen seiner Verrichtungen zurückzuführen, so kann sich der Halter nicht auf ein unabwendbares Ereignis berufen.

4. Abschnitt. Im Anschluß an die vorausgehenden Betrachtungen erhebt sich die Frage, ob die in § 7 KFG festgelegte Haftung des Kraftfahrzeughalters als eine Gefährdungshaftung bezeichnet werden kann, wie sie regelmäßig genannt wird. Nach dem Grundsatz der Gefährdungshaftung hat derjenige, der eine gefahrbringende Sache hält, unbedingt und ohne Rücksicht auf ein Verschulden für die Folgen aufzukommen, die andern durch die der Sache eigentümlichen Gefahren entstehen[67]). Danach ist der Gefährdungshaftung wesentlich, daß die Haftpflicht von der Schuldfrage völlig unabhängig ist. Ist das hier der Fall? Es ist bereits an früherer Stelle erwähnt, daß in den Fällen, in denen der Unfall auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf ein Versagen seiner Verrichtungen zurückzuführen ist, den Halter eine unbedingte Haftpflicht trifft. In diesen Fällen genügt zur Begründung der Haftung des Kraftfahrzeughalters, daß bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges ein Schaden entstanden ist und daß der Betriebsvorgang für den Schadenserfolg kausal ist. Hier besteht für den Kraftfahrzeughalter keine Möglichkeit, sich von der Ersatzpflicht zu befreien. Der Halter haftet außerdem für ein Verschulden der beim Betriebe seines Fahrzeugs beschäftigten Personen wie für eigenes Verschulden.

64) Isaac, S. 226; Kirchner, S. 110.
65) Eger, S. 162.
66) Müller, S. 233.
67) Oberländer S. 223.

Diese Haftpflicht des Halters für die Schuld der beim Betriebe beschäftigten Personen entspricht der Haftung für Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB. Die Verantwortlichkeit des Geschäftsherrn für schuldhaftes Verhalten seiner Erfüllungsgehilfen kann aber nicht als Gefährdungshaftung betrachtet werden. Deshalb kann man ebensowenig die Ersatzpflicht des Halters für ein Verschulden seines Betriebspersonals als Gefährdungshaftung auffassen. Jedoch haftet der Halter darüber hinaus auch für schuldloses, aber verkehrswidriges Verhalten seiner beim Betriebe beschäftigten Personen und für Fehler des Fahrzeuges [68]). Darin liegt allerdings eine Ausdehnung über die Schuldhaftung und man könnte insoweit mit einer gewissen Berechtigung von einer Gefährdungshaftung sprechen. Mängel der Maschine sind aber praktisch nicht von großer Bedeutung, umsomehr, als bei solchen meist auch schuldhaftes Verhalten des Halters oder seines Betriebspersonals vorliegt. Ist ein Unfall auf derartige Mängel zurückzuführen, so wird sich der Führer in der Regel vor der Fahrt nicht von dem ordnungsmäßigen Zustand seines Kraftwagens überzeugt haben, oder der Halter hat es an der erforderlichen Sorgfalt in der Auswahl und Überwachung seines Führers fehlen lassen. Es wird sich selten ein Unfall ereignen, bei dem in diesen Fällen weder den Führer noch den Halter ein Verschulden trifft. Die Ersatzpflicht knüpft sich also in der Regel nicht an unverschuldete Handlungen, was aber für die Gefährdungshaftung wesentlich ist. Bei dieser Sachlage wird man deshalb bei der Frage, ob die Haftung des Kraftfahrzeughalters nach § 7 KFG der Schuldhaftung oder der Gefährdungshaftung näherkommt, sich für das erstere entscheiden müssen. Die Haftung des Halters, die nicht in Fehlern des Kraftwagens und Versagen des Führers begründet ist, ist vom Verschulden abhängig, insofern, als die Ersatzpflicht ausgeschlossen ist, wenn der Nachweis erbracht ist, daß der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, und daß sowohl Halter wie Führer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben. Betrachtet man die in § 7 KFG festgelegte Haftung des Kraftfahrzeughalters als Ganzes, so kommt man zu dem Ergebnis, daß bei dieser Haftung zu Unrecht von einer Gefährdungshaftung gesprochen wird, weil der Grundgedanke einer solchen Haftung nicht in entsprechendem Umfange zur Geltung kommt.

5. Abschnitt. Neben den drei oben genannten Beispielen unabwendbarer Ereignisse kommt noch eine unbegrenzte Anzahl von Fällen in Frage, die als unabwendbar im Sinne des Gesetzes bezeichnet werden können. Für die im Gesetz aufgezählten unabwendbaren Ereignisse wie überhaupt für jedes andere unabwendbare Ereignis muß als notwendige Voraussetzung hinzukommen, daß sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Der hier gebrauchte Sorgfaltsbegriff ist wohl entsprechend der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt des § 276 BGB gewählt worden. Die im § 7 Abs. 2 KFG geforderte Sorgfalt ist jedoch mehr als die allgemeine Verkehrssorgfalt des § 276 BGB. Sie umfaßt auch die umsichtige Erfassung des geeigneten

68) Leonhard, Bes. Schuldrecht S. 618.

Mittels, die Gefahr in der Not des Augenblicks abzuwenden und bedeutet eine besonders gespannte Aufmerksamkeit [69]). Es fragt sich, ob an diese gesteigerte Sorgfalt ein objektiver oder subjektiver Maßstab anzulegen ist. Zur Beantwortung dieser Frage ist es am zweckmäßigsten, den Begriff der allgemeinen Verkehrssorgfalt des § 276 BGB heranzuziehen. Es ist bestritten, nach welchen Momenten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu bestimmen ist.

Zwei Auffassungen stehen sich hier gegenüber: die objektive und die subjektive Theorie.

1. Die objektive Theorie (Weyl Exner) geht davon aus, daß für die Beurteilung der Fahrlässigkeit an Aufmerksamkeit und Fähigkeiten des Täters ein objektiver Maßstab angelegt werden müsse. Hiernach wird von jedem Menschen ein Durchschnittsmaß an Sorgfalt und auch an geistigen und körperlichen Kräften verlangt, und derjenige, der dahinter zurückbleibt, ist wegen Fahrlässigkeit haftbar [70]). Nach Exner [71]) hat das BGB einen culpa-Begriff aufgestellt, aus welchem das Individuelle ausgemerzt ist. Im Zivilrecht gilt der objektive Maßstab, das Verhalten eines ordentlichen Kaufmanns, Spediteurs und Frachtführers wird verlangt ohne Rücksicht auf Alter, Geschlecht, Bildung und Erfahrung des einzelnen. Die Fähigkeit zu diesem normmäßigen Verhalten wird präsumiert, ihr Mangel begründet Schuld. Ebenso schließt Weyl [72]) die Berücksichtigung aller dem Individuum anhaftenden besonderen Geistes-, Charakter- und Körperanlagen aus. Nach dieser objektiven Theorie, die im bürgerlichen Recht die herrschende ist, muß also jeder Mensch dasselbe Maß an körperlichen und geistigen Kräften besitzen. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß die Forderung, von allen Menschen in jeder Lage dasselbe Maß von Sorgfalt, dieselbe Aufwendung der von seinem Willen abhängigen Kräfte und Eigenschaften ohne Unterschied zu verlangen, jedem Rechtsgefühl widerspricht. In der richtigen Erkenntnis dieser Tatsache und der praktischen Undurchführbarkeit dieses Gedankens führte die objektive Auffassung dazu, Einschränkungen zu machen, nämlich die Menschen in Gruppen zu ordnen und von jedem die Durchschnittsfähigkeit seiner Gruppe zu verlangen. Auf diesem Umwege berücksichtigt man die sämtlichen Eigenschaften der einzelnen Menschen und kommt auf diese Weise der subjektiven Auffassung nahe. Die größten Bedenken gegen die objektive Theorie sind darin zu erblicken, daß der Fahrlässigkeitsbegriff der objektiven Theorie mit dem Schuldbegriff nicht in Einklang zu bringen ist. Nach dem im BGB herrschenden Verschuldungsprinzip gründet sich die zivilrechtliche Haftung auf die Tatsache schuldhaften Handelns. Unter Schuld ist sowohl im Strafrecht wie im Zivilrecht nach herrschender Auffassung „die Vorwerfbarkeit eines Willensfehlers“, ein vorwerfbares Verhalten zu verstehen [73]). Ein solcher Vorwurf kann nur dann gemacht werden, wenn der Handelnde nach seiner Veranlagung, nach

69) R.G. Bd. 96, S. 131.
70) Leonhard, Fahrlässigkeit und Unfähigkeit, S. 1.
71) Exner, S. 191.
72) Weyl, S. 117.
73) Leonhard, Fahrlässigkeit, S. 44.

seinen geistigen und körperlichen Fähigkeiten den schädigenden Erfolg vermeiden konnte. Wenn ihm dieser Vorwurf nicht gemacht werden kann, kann von einem Verschulden nicht gesprochen werden. Die objektive Theorie ist aus diesen Gründen abzulehnen. Sie würde abgesehen davon, daß sie unbewußt und ungewollt subjektive anstatt objektive Merkmale gibt, zu einem unbilligen Ergebnis führen.

2. Nach der subjektiven Theorie (Zitelmann) wird für die Frage der Fahrlässigkeit eine individuelle Beurteilung gefordert. Man ging von dem Gedanken aus, daß die persönlichen Eigenschaften des Handelnden berücksichtigt werden müßten und ließ nur subjektive Momente entscheiden. Hiernach tritt eine Haftung wegen Fahrlässigkeit nur dann ein, wenn die betreffende Person unter den konkreten Umständen seiner Veranlagung nach den schädigenden Erfolg vermeiden konnte. Maßgebend war die Erwägung, daß kein Mensch vollkommen ist und über seine Kräfte hinaus für nichts einstehen soll. Die subjektive Lehre führt zwar in einzelnen Fällen zu einem billigen Ergebnis, zeigt aber auch in vielen Fällen eine nicht befriedigende Lösung. Der Grund liegt darin, daß die Sorgfalt im Interesse der Verkehrssicherheit nur nach objektiven Merkmalen bemessen werden kann.

3. Wir treten deshalb einer vermittelnden Theorie [74]) bei, nach der für die Sorgfalt ein objektiver, für die Fähigkeit ein subjektiver Maßstab gilt. Mit Recht wird eine individuelle Beurteilung der Fähigkeiten verlangt. An körperliche und geistige Kräfte kann kein Durchschnittsmaßstab angelegt werden. In dieser Hinsicht wird je nach Veranlagung des einzelnen Menschen bald mehr, bald weniger gefordert. Für die Sorgfalt wird ein abstrakter Maßstab angelegt. Folgt man diesem Gedanken, so ist körperliche oder geistige Schwäche nicht als Schuld anzurechnen, vorausgesetzt, daß sie die handelnde Person nicht voraussehen konnte. Es ist immer die Frage zu stellen: Hätte der Täter anders handeln sollen und können? Letzteres ist nur dann gegeben, wenn er auf Grund seiner geistigen und körperlichen Beschaffenheit dazu imstande war. Es kann deshalb dem Schwachen, dem die erforderlichen Fähigkeiten fehlen, ein Vorwurf nicht gemacht werden. Es würde für den Schwachen eine große Härte und grobe Unbilligkeit bedeuten, in der Unfähigkeit ein tadelnswertes Verhalten zu erblicken und ihn wegen Fahrlässigkeit haften zu lassen. So bezeichnet Brodmann [75]) eine schreiende Ungerechtigkeit, jemandem die Außerachtlassung einer Sorgfalt zuzurechnen, wenn er nach seiner Anlage einfach unfähig ist. Ein Mangel für die Verkehrssicherheit, wie es von gegnerischer Seite behauptet wird, ist nicht zu finden. Übernimmt jemand vertragsmäßig eine seine Kräfte übersteigende Leistung, so bleibt die Haftung ohne weiteres bestehen. Schon darin, daß jemand eine Leistung übernimmt, die er mangels der dazu erforderlichen Fähigkeiten auszuführen nicht in der Lage ist, ist ein Verschulden zu erblicken. Häufig sind auch die Fälle, in denen sich das Unvermögen zur Ausführung der übernommenen Leistung erst später herausstellt. Hat

74) Leonhard, Fahrlässigkeit, S. 19.
75) Brodmann im A.z.Pr. Bd. 99, S. 354.

der Handelnde eine Leistung übernommen, die er auf Grund einer erst bei der Ausführung auftretenden, nicht voraussehbaren Schwäche des Körpers oder Geistes nicht erfüllen kann, so kann ihm dies nicht als fahrlässiges Verhalten zum Vorwurf gemacht werden. Er hatte ja im Zeitpunkt der Übernahme der Leistung die zur Durchführung nötigen Kräfte. Als Beispiel mag folgender Fall dienen. Der Führer eines Kraftwagens verliert infolge eines plötzlichen Schwindelanfalls die Herrschaft über seinen Wagen und verletzt dadurch einen Dritten. Das Verhalten des Führers ist schuldlos, sofern er bei der Prüfung der Frage, ob er die nötigen körperlichen und geistigen Fähigkeiten besitzt, die Sorgfalt, zu der er als Kraftwagenführer in besonderem Maße verpflichtet ist, nicht außer acht gelassen hat. Der Führer handelt nicht schuldhaft, wenn er seine körperliche Schwäche und damit seine Unfähigkeit zur Führung des Kraftwagens nicht erkennen konnte.

Die hier festgestellte Auslegung der allgemeinen Verkehrssorgfalt des § 276 BGB ist entsprechend bei der „nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt" des Kraftfahrzeuggesetzes zur Anwendung zu bringen. Das Kraftfahrzeuggesetz verlangt ein höheres Maß von Sorgfalt, an die höhere Anforderungen gestellt werden müssen. Es ist ein objektiver Maßstab anzulegen und diejenige Sorgfalt erforderlich, die ein ordentlicher und gewissenhafter Kraftfahrzeughalter bezw. -führer zu beobachten pflegt.

Die Sorgfaltspflicht trifft den Halter und Führer des Kraftwagens. Dem Halter liegen mit Rücksicht auf die mit dem Kraftfahrzeugbetrieb verbundenen Gefahren bei der Auswahl und Beaufsichtigung von Material und Personal besonders hohe Pflichten ob. Bei der Einstellung des Führers genügt nicht das Vorhandensein der notwendigen technischen Kenntnisse, sondern es wird außerdem geistige und körperliche Befähigung und ein bestimmtes Maß von moralischem und sittlichem Verantwortungsbewußtsein erfordert. Zur Beobachtung der Sorgfalt genügt nicht, daß sich der Halter die Zeugnisse der früheren Arbeitgeber des Führers vorlegen läßt. Der Halter muß, soweit dies ohne große Kosten und Schwierigkeiten möglich ist, auch unmittelbar Erkundigungen über den Führer einziehen, um sich von dessen Geeignetheit für den Beruf als Kraftfahrzeugführer zu überzeugen [76]. Der Halter hat die Verpflichtung, den Führer ständig zu überwachen. Neben dem Halter muß auch der Führer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachten. Die Sorgfaltspflicht des Führers soll im einzelnen an späterer Stelle erörtert werden. Will sich der Halter auf das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses berufen, so hat er zu beweisen, daß sowohl er selbst als auch der Führer die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Gelingt dem Halter der Entlastungsbeweis, so fällt auch für den Führer die Haftung weg. Gelingt ihm dieser Beweis nicht, so kann sich der Führer noch durch den Nachweis seines Nichtverschuldens von der Haftung befreien. Kann der Führer seinen Entlastungsbeweis nicht erbringen, so kann sich auch der Halter nicht mehr entlasten. Hat der Führer den Nachweis erbracht, so ist damit noch nicht die Haftungsbefreiung des Halters gegeben.

---

76) Urteil des Kammergerichts vom 20. 12. 30 abgedr. in D.A.R. 1931, Sp. 286.

II. Teil. Der Führer und seine Haftung.

Neben der Haftpflicht des Halters besteht eine Haftpflicht des Führers. Nach § 18 KFG ist in den Fällen des § 7 Abs. 1 KFG auch der Führer des Kraftfahrzeuges zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht worden ist.

Für die Begriffsbestimmung des Führers kann nicht entsprechend dem Halterbegriff auf § 834 BGB, der eine Definition des sog. Tierhüters gibt, zurückgegriffen werden. Danach wäre nämlich derjenige Führer, der die Führung der Aufsicht über den Kraftwagen durch Vertrag übernimmt. Diese Auslegung des Führerbegriffes scheidet für den Kraftfahrzeugführer aus. Für den Begriff des Kraftfahrzeugführers ist es unwesentlich, ob ein Vertragsverhältnis mit dem Halter besteht, oder ob die Führung des Wagens lediglich aus Gefälligkeit übernommen ist, ob die Führung entgeltlich oder unentgeltlich ist. Das Führen ist ein rein tatsächlicher Zustand, bei dem rechtliche Beziehungen zwischen Führer und Halter völlig bedeutungslos sind. Wesentliche Merkmale des Führers sind lediglich Herrschaft über die Lenkvorrichtung und Herrschaft über die Fortbewegungsvorrichtungen, wobei auf ersteres das entscheidende Gewicht zu legen ist. Als Führer ist danach derjenige anzusprechen, der das Fahrzeug im Augenblick des Unfalls lenkt und seine maschinellen Einrichtungen bedient [1]). Von dieser Regel bildet der Fahrlehrer eine Ausnahme. Der Fahrlehrer ist bei Übungs- und Prüfungsfahrten als Führer des Kraftfahrzeugs anzusehen [2]). Der Fahrschüler bedient die maschinellen Einrichtungen, aber unter Aufsicht und auf Anweisung des Fahrlehrers. Er handelt hier lediglich als Werkzeug des Fahrlehrers, dem die Verfügung über die Maschine zusteht, da er jederzeit in die Führung eingreifen kann. Der Fahrschüler kann deshalb für sein Handeln nicht verantwortlich gemacht werden. Die Verantwortung, die der Führer eines Kraftfahrzeugs zu tragen hat, trifft vielmehr den Fahrlehrer. Da eine Teilung der Lenktätigkeit praktisch ausgeschlossen ist, kann immer nur einer Führer sein. Die Bedienung einzelner Vorrichtungen genügt dagegen nicht, um einen anderen zum Führer zu machen. Für die Frage der Führereigenschaft kommt es nicht darauf an, ob im Augenblick des Unfalls eine Fortbewegung des Kraftfahrzeugs stattgefunden hat oder nicht. Selbst derjenige, der zeitweise den Kraftwagen verläßt, verliert nicht seine Führereigenschaft, vorausgesetzt, daß in der Zwischenzeit nicht eine andere Person die Führung des Wagens übernommen hat.

Die Haftpflicht des Führers wird an dieselben Voraussetzungen wie die des Halters geknüpft; sie beruht jedoch auf einer anderen rechtlichen Grundlage. Der Führer haftet gemäß § 18 KFG. nur bei Verschulden. Die Haftung des Halters dagegen geht, wie schon früher ausgeführt wurde, in gewisser Beziehung etwas über die Schuldhaftung hinaus. Im Gegensatz zu den Bestimmungen des BGB spricht eine gesetzliche Vermutung für ein Verschulden des Führers, die von ihm zu widerlegen ist. Aufgabe des Führers ist es also, den Beweis zu erbringen, daß der Unfall nicht durch

1) Müller, S. 365.
2) R.G. Bd. 90, S. 158 f.

sein Verschulden verursacht ist. Gelingt ihm der Entlastungsbeweis, dann ist er von der Haftung befreit. Kann er den Beweis seines Nichtverschuldens nicht erbringen, geht es zu seinen Lasten. Eine Erleichterung für den Führer gegenüber dem Halter ist der Umstand, daß ihm der Entlastungsbeweis auch bei Fehlern in der Beschaffenheit des Fahrzeugs und Versagen seiner Verrichtungen gestattet ist. Voraussetzung ist nur, daß ihm in dieser Beziehung kein Verschulden zur Last fällt.

Mit Rücksicht darauf, daß der Führer die tatsächliche Gewalt über den Kraftwagen hat, werden an seine Sorgfaltspflicht besonders hohe Anforderungen gestellt. Nicht nur während der Fahrt, sondern bereits vor Antritt der Fahrt liegen dem Führer besondere Pflichten ob. In erster Linie hat er sich über die gesetzlichen und polizeilichen Bestimmungen zu unterrichten. Er kann sich in der Regel nicht damit entlasten, daß ihm die Bestimmungen unbekannt gewesen seien. Andererseits ist er nicht in allen Fällen an die Einhaltung der Vorschriften gebunden, vielmehr muß er je nach Lage des Falles von ihnen abweichen. Aber auch wenn er sie befolgt hat, so hat er nicht immer die nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet. Die Bestimmungen enthalten nämlich nur das Mindestmaß der zu beobachtenden Sorgfalt. Die Rechtsprechung hat dem Führer eine sehr weitgespannte Sorgfaltspflicht auferlegt. Sie geht von dem Grundsatz aus, daß der Kraftfahrer mit unbesonnenem und unverständigem Benehmen des Publikums zu rechnen hat, soweit es nicht außerhalb der gewöhnlichen Erfahrung liegt [3]). Erst wenn letzteres der Fall ist, trifft den Führer kein Verschulden. Damit wird vom Führer ein sehr hohes Maß von Vorsicht während der Fahrt gefordert. Es liegt durchaus im Rahmen der gewöhnlichen Erfahrung, daß Fußgänger plötzlich den Bürgersteig verlassen und, ohne sich nach Fahrzeugen umzusehen, die Straße überqueren. Der Sorgfaltsbegriff, wie er sich teilweise in der Praxis gestaltet hat, läuft auf ein Fiktion hinaus. Es ist deshalb eine Einschränkung geboten. Nach dem Wortlaut des Gesetzes wird jede nach den Umständen des Gesetzes gebotene Sorgfalt verlangt. Daraus ergibt sich, daß das Maß an Sorgfalt je nach Lage des Falles zu bestimmen ist, und daß unmögliche Forderungen nicht gestellt werden. Es kann nicht in jedem Falle die Anwendung der äußersten Mittel verlangt werden, sondern nur solcher Mittel, die sich innerhalb der wirtschaftlichen Existenzmöglichkeit halten und dem Werte des im einzelnen Falle gefährdeten Rechtsgutes entsprechen [4]). Ein Verschulden ist beispielsweise dann nicht anzunehmen, wenn der Führer, der in seinem Kraftwagen Insassen hat, im Augenblick höchster Gefahr zur Vermeidung eines schweren Zusammenstoßes mit einer Droschke mit Überlegung unrichtig nach links abbiegt, dabei auf den Bürgersteig gerät und einen Fußgänger verletzt [5]). Für den Umfang der Haftung des Führers nach dem Kraftfahrzeuggesetz kommen ebenso wie bei der Haftung des Halters die beschränkenden Bestimmungen der §§ 8—15 KFG zur Anwendung.

Das Kraftfahrzeuggesetz sagt, daß **auch** der Führer zum Ersatz des Schadens verpflichtet sei. Schon der Wortlaut des Gesetzes läßt erkennen,

3) J.W. 1928, S. 797.
4) Oberländer, S. 260.
5) Vgl. Jur. Rdsch. 1927, S. 158.

daß Halter und Führer als Gesamtschuldner haften, wobei die Vorschriften des BGB über Gesamtschuld Anwendung finden. Beide haften gesamtschuldnerisch gemäß § 840. Abs. 1 BGB. Der Verletzte kann nach § 421 BGB seinen Anspruch nach Belieben gegen jeden von beiden oder gegen beide zusammen geltend machen. Jeder, Halter wie Führer, ist verpflichtet, die ganze Leistung zu bewirken.

Für das Innenverhältnis, für die Ausgleichung zwischen Halter und Führer ist in erster Linie das zwischen beiden bestehende Vertragsverhältnis zu berücksichtigen. Besteht ein solches nicht, so gilt der allgemeine Grundsatz des § 426 BGB, wonach die Gesamtschuldner im Verhältnis zueinander zu gleichen Anteilen verpflichtet sind, soweit nicht ein anderes bestimmt ist. Eine abweichende gesetzliche Regelung enthält § 254 BGB.

An dieser Stelle soll zu der Streitfrage Stellung genommen werden, ob § 254 BGB auf das Rückgriffsverhältnis der Gesamtschuldner untereinander entsprechend anzuwenden ist. Nach § 254 BGB hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes, wenn bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt hat, von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Nach dem Wortlaut des Gesetzes findet diese Vorschrift nur im Verhältnis zwischen Schädiger und Geschädigtem und weiterhin nur bei Schadensersatzverpflichtungen Anwendung. In der neueren Rechtsprechung ist jedoch die entsprechende Anwendung des Gedankens des § 254 BGB auf die Verteilung des Schadens unter den ersatzpflichtigen Gesamtschuldnern gemäß § 426 BGB zugelassen [6]. Im Zweifel sind nach dieser Bestimmung die Gesamtschuldner im Verhältnisse zueinander zu gleichen Anteilen verpflichtet. Die Ausgleichung erfolgt aber unter Berücksichtigung des Gesichtspunktes der überwiegenden Verursachung. Eine andere Verteilung kann sich aus einer zwischen den Gesamtschuldnern getroffenen Vereinbarung, aus dem Sinn des zwischen diesen bestehenden Rechtsverhältnisses oder aus dem Gesetz (§ 840 Abs. 2, 3 BGB) ergeben. Daraus folgt die Berücksichtigung des Grundsatzes des § 254 BGB bei der Verteilung unter den Gesamtschuldnern. Es ist zu prüfen, wer in diesem Verhältnis dem andern gegenüber der allein oder vorwiegend Schuldige ist. Im Innenverhältnis ist daher die endgültige Haftung nach Maßgabe des größeren oder geringeren Verschuldens zu verteilen, und es kann somit nach § 426 BGB einem Gesamtschuldner unter Berücksichtigung des Gesichtspunktes des § 254 BGB auch der ganze Schaden aufgebürdet werden [7]. Auf diese Weise wird eine gerechte Ausgleichung des Schadens nach dem Grade des Verschuldens erreicht. Ebenso läßt Oertmann [8] im inneren Verhältnis mehrerer Gesamtschuldner den vorwiegend Schuldigen den Schaden auch vorwiegend tragen und hält die Anwendung des § 254 BGB wegen Gleichheit des Grundes für gerechtfertigt. Die hiergegen gemachte Einwendung [9], daß § 840 Abs. 2, 3 BGB damit überflüssig seien, muß als nicht

6) R.G. Bd. 75, S. 256.
7) Staudinger zu § 426.
8) Oertmann, Komm. zum BGB, Anm. zu § 426, 2 f.
9) Staudinger, Anm. zu § 840 BGB.

stichhaltig abgelehnt werden. Denn gemäß § 254 BGB könnte beispielsweise demjenigen, der nach § 833—838 BGB haftet, unter den gegebenen Voraussetzungen ein Teil des Schadens auferlegt werden, während die Haftung auf Grund des § 840 Abs. 2, 3 BGB immer den einen Teil in vollem Umfange trifft. Gerade in den Fällen, in denen der eine wegen Verschuldens, der andere wegen Gefährdung haftet, ist abzuwägen, woraus der Schaden überwiegend entstanden ist. Aus § 840 Abs. 3 BGB geht hervor, daß in einem solchen Falle die Zufallshaftung nicht in Betracht gezogen wird. Dieser Auffassung steht § 254 BGB entgegen, wonach gerade dann das Ermessen des Richters den gerechten Ausgleich schaffen soll. Dafür, daß § 840 Abs. 3 BGB nach dem Ausgleichsgedanken des § 254 BGB auszulegen und einzuschränken ist, spricht nicht nur der innere Zusammenhang der beiden Bestimmungen, sondern auch in hohem Maße die Billigkeit [10]). Um im Verhältnis zwischen Halter und Führer die Schuld abzuwägen, müssen beide sich gegenseitig den Nachweis ihres Verschuldens erbringen. Derjenige, dem kein Verschulden zur Last fällt, kann sich gemäß § 254 BGB an dem anderen schuldhaft handelnden Teil schadlos halten. Bei gleichmäßigem Verschulden auf beiden Seiten oder wenn weder dem einen noch dem anderen ein Verschulden nachgewiesen werden kann, sind Halter und Führer im Verhältnis zueinander gemäß § 426 BGB zu gleichen Anteilen verpflichtet.

III. Teil. Der Schwarzfahrer und seine Haftung.

Es gibt zahlreiche Fälle, in denen die Benutzung eines Kraftwagens durch einen Dritten ohne Wissen und Willen des Halters erfolgt. In diesen Fällen spricht man von Schwarzfahrten. Die Haftpflicht des Schwarzfahrers ist in § 7 Abs. 3 KFG ausgesprochen, wo es heißt: Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Kraftfahrzeughalters, so ist er anstelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist." Schon aus dem Wortlaut der Bestimmung geht hervor, daß zwei Fälle zu unterscheiden sind. Einmal die alleinige Haftpflicht des Schwarzfahrers, die dann eintritt, wenn die Benutzung des Kraftwagens ohne jedes Verschulden des Halters erfolgt ist, und zweitens die gesamtschuldnerische Haftpflicht des Schwarzfahrers mit dem Halter, wenn die Benutzung durch Verschulden des Halters ermöglicht wurde. In beiden Fällen muß eine unerlaubte Schwarzfahrt vorliegen, d. h. eine Fahrt, die ohne Wissen und Willen des Halters unternommen worden ist. Der Wille des Halters muß der Benutzung des Kraftwagens entgegenstehen und kann entweder ausdrücklich erklärt sein oder aus den Umständen zu erkennen oder zu vermuten sein. Dieser entgegenstehende Wille kann von vornherein, also bereits bei Antritt der Fahrt, vorliegen. Er kann aber auch erst im weiteren Verlaufe der Fahrt in Erscheinung treten, insofern, als die Inbetriebsetzung des Fahrzeugs mit Wil-

10) Leonhard, Allgem. Schuldrecht des BGB, S. 729.

len und Wissen des Halters geschehen ist, die sich anschließende Verwendung aber vom Auftrage des Halters abweicht. Wenn der Halter die Benutzung des Fahrzeugs ausdrücklich verboten hat, dann läßt sich das Vorliegen einer Schwarzfahrt ohne weiteres feststellen. Ist letzteres nicht der Fall, so ergeben sich häufig Schwierigkeiten bei der Frage, ob und wann die Benutzung des Kraftwagens als gegen den Willen des Halters erfolgt zu betrachten ist. Es ist anerkannt, daß sich keine allgemein feststehenden Regeln aufstellen lassen, bei welchen Abweichungen vom Auftrage des Halters eine Fahrt als Schwarzfahrt betrachtet werden muß. Bei Prüfung dieser Frage ist von der unternommenen Fahrt auszugehen und festzustellen, ob die Abweichungen so erheblicher Natur sind, daß diese Fahrt im Zeitpunkte des Unfalles einen vollkommen veränderten Gesamtcharakter trägt [1]). Die ausgeführte Fahrt muß von der aufgegebenen Fahrt derart abweichen, daß eine Genehmigung des Halters unter normalen Umständen nicht in Betracht kommt. Solche erheblichen Abweichungen liegen stets vor, wenn der Schwarzfahrer das Fahrzeug einem andern Ziele zuführt, unter Umständen aber auch dann, wenn zwar Ausgangspunkt und Ziel der Fahrt dem Willen des Halters entsprechen, der Führer jedoch zwischen Beginn und Ende einen ganz aus dem Rahmen des Auftrages herausfallenden Weg nimmt, sodaß deshalb die Fahrt nicht mehr als die aufgetragene angesehen werden kann [2]). Die Unterscheidung, ob der Führer die ursprünglich beabsichtigte Fahrtrichtung eingeschlagen hat, oder ob er in der entgegengesetzten Richtung gefahren ist, ist für den Begriff des Umweges ohne Bedeutung. Ausschlaggebend ist vielmehr, daß der Umweg nicht aus dem Rahmen der vom Halter erlaubten Fahrt fällt. Der Führer kann in örtlicher, zeitlicher und in jeder anderen Beziehung vom Auftrage des Halters abweichen. Das ist jedoch nur in gewissen Grenzen statthaft. Eine unerlaubte Benutzung und damit eine Schwarzfahrt liegt beispielsweise auch vor, wenn ein Kraftdroschkenführer die Droschke ohne Einschaltung der Taxameteruhr für die Beförderung von Personen benutzt [3]). Man geht dabei von dem Gedanken aus, daß dem Gewerbe eines Droschkenunternehmers nur das Fahren gegen Entgelt entspricht. Diese Auffassung ist dem Führer einer Kraftdroschke bekannt; ihm ist aufgetragen, den Wagen nur zu Fahrten gegen Entgelt zu benutzen. Die Benutzung des Kraftwagens entspricht deshalb nur dann dem Willen des Droschkenunternehmers, wenn sie gegen Entgelt geschieht. Der Führer hat infolgedessen bei einer unentgeltlich ausgeführten Fahrt der ihm aufgetragenen Anweisung zuwider gehandelt und damit das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters benutzt. Eine Schwarzfahrt liegt dagegen nicht vor, wenn der Halter seinen Kraftwagen mitsamt Führer einem Dritten zur Verfügung stellt, und der mitfahrende Führer während der Fahrt dem Dritten einem ausdrücklichen Verbot des Halters zuwider die Führung des Kraftwagens überläßt [4]). Hierin liegt lediglich eine eigenmächtige Abweichung von der Anordnung des Halters bei der mit seinem Willen unternommenen Fahrt.

---

1) Heucke, S. 38; Müller, S. 246; R.G. Bd. 119, S. 347.
2) L.G. II Berlin Entsch. v. 21. 9. 1925, V.R. 1926, S. 73.
3) K.G. vom 6. 10. 1928, in V.R. 1929, 367.
4) O.L.G. Hamm, Entsch. v. 3. 1. 1927 in V.R. 1927, S. 201.

Schwarzfahrer kann mit Ausnahme des Halters jede Person sein. Im praktischen Leben wird der bei weitem größte Teil der Schwarzfahrten von dem angestellten Kraftwagenführer selbst unternommen. Ohne Bedeutung ist, ob der Schwarzfahrer bei Benutzung des Wagens die Führung selbst übernommen hat oder ob er sich einer anderen Person als Werkzeug für die Führung bedient hat.

Ist die unbefugte Benutzung nicht durch ein Verschulden des Halters ermöglicht worden, so ist der Halter von seiner Ersatzpflicht befreit, und der Schwarzfahrer tritt an seine Stelle. Hieraus ergibt sich, daß die Bestimmung nur dann zur Anwendung kommt, wenn dem Halter durch die unbefugte Benutzung nicht die tatsächliche Herrschaft über den Kraftwagen entzogen ist und er damit die Haltereigenschaft verloren hat. Wäre dies der Fall, so wäre die Haltereigenschaft auf den unbefugten Benutzer übergegangen und § 7 Abs. 1 KFG wäre anzuwenden. Bei Schwarzfahrten kann also die Gebrauchsentziehung immer nur vorübergehender Natur sein. Der Schwarzfahrer ist anstelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet. Daraus folgt, daß seine Haftung die gleiche ist wie die des Halters, von denselben Voraussetzungen abhängig, mit denselben Beschränkungen und mit derselben Entlastungsmöglichkeit, der Berufung auf ein unabwendbares Ereignis.

Im Gegensatz zu der alleinigen Haftpflicht des Schwarzfahrers tritt die gesamtschuldnerische Haftpflicht mit dem Halter, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch ein Verschulden des Halters ermöglicht worden ist. Die Ersatzpflicht des Halters ist also an eine schuldhafte Ermöglichung der Schwarzfahrt geknüpft. Es fragt sich, welche Maßnahmen zur Verhütung von Schwarzfahrten vom Halter verlangt werden, damit ihm nicht schuldhaftes Verhalten zum Vorwurf gemacht werden kann. Für die Anwendung des § 7 Abs. 3 KFG scheidet von vornherein vorsätzliches Handeln des Halters, d. h. die mit Willen und Wissen des Halters erfolgte Benutzung aus, da in diesem Falle nicht von einer Schwarzfahrt gesprochen werden kann. Als Verschulden kann hier lediglich fahrlässiges Verhalten des Halters in Frage kommen. Unter Fahrlässigkeit kann nur die Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt des § 276 BGB verstanden werden; es ist nicht jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt darunter zu verstehen. Wollte man die im § 7 Abs. 2 KFG ausgesprochenen strengen Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Halters stellen, so würde der Sorgfaltsbegriff eine Überspannung erfahren und nicht den Bedürfnissen des Kraftfahrverkehrs entsprechen. Die unbefugte Benutzung des Kraftwagens wird in der Regel dadurch ermöglicht, daß der Halter bei der Verwahrung des Fahrzeugs und bei der Beaufsichtigung des Führers nicht die erforderlichen Maßnahmen trifft. Ein Verschulden ist also dann anzunehmen, wenn der Halter bei der Bewachung und Verwahrung des Fahrzeugs und in der Auswahl und Beaufsichtigung des Führers die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen hat [5]. Das Maß der Sorgfalt ist in den einzelnen Fällen verschieden und kann nur unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles festgelegt werden.

5) Müller, S. 251.

Es ist beispielsweise ein Unterschied in der Sorgfaltspflicht zu machen, ob es sich um einen erprobten Führer oder um einen neu eingestellten unerprobten Führer handelt. Dasselbe gilt, wenn der Führer schon öfters Schwarzfahrten ausgeführt hat, und dies dem Halter bekannt ist. Eine dauernde Beaufsichtigung des Führers kann grundsätzlich vom Halter nicht verlangt werden. Kein Verschulden ist z. B. darin zu erblicken, wenn der Halter dem Führer die Schlüssel zu dem nicht in der Nähe seiner Wohnung gelegenen Unterstellraum überläßt. Ferner liegt auch in der Überlassung des Schlüssels an den Führer in dem Falle kein Verschulden, wenn über die Fahrten des Führers ein Kontrollbuch geführt wird, und dabei die Eintragungen immer übereinstimmen [6]. Das Reichsgericht stellt sehr hohe Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Halters. Es geht davon aus, daß der Halter bis zur Grenze des unabwendbaren Zufalls alles tun müsse, was ihm zur Verhütung von Schwarzfahrten billigerweise zugemutet werden kann [7]. M. E. darf man an die vom Halter zu beobachtende Sorgfalt nicht allzu hohe Anforderungen stellen. Die Auffassung des Reichsgerichts kann in manchen Fällen zu Härten führen. Beschränkt man die Sorgfalt in der oben angegebenen Weise, so wird man am ehesten zu einem billigen Ergebnis kommen. Es lassen sich keine allgemeinen Regeln aufstellen über die Frage, welche Maßnahmen der Halter zur Verhinderung von Schwarzfahrten treffen muß; dies hängt von den Umständen des einzelnen Falles ab.

Hat der Halter die Schwarzfahrt durch sein Verschulden ermöglicht, so bleibt er zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Aus dem Worte „bleibt" geht hervor, daß die Haftung des Halters in § 7 Abs. 3 KFG die gleiche ist wie die Halterhaftung in § 7 Abs. 1 KFG, d. h., daß keine Verschuldenshaftung im Sinne des BGB, sondern eine Gefährdungshaftung im Sinne des § 7 Abs. 1 KFG vorliegt. Der Halter haftet unter denselben Voraussetzungen, in demselben beschränkten Umfange, mit derselben Entlastungsmöglichkeit wie in § 7 Abs. 1 KFG.

Ist die Ersatzpflicht des Halters gemäß § 7 Abs. 3 Satz 2 KFG gegeben, so haftet er als Gesamtschuldner mit dem Schwarzfahrer nach den §§ 840 Abs. 1, 421 BGB. Im Innenverhältnis zwischen Halter und Schwarzfahrer gilt § 426 BGB, wonach beide zu gleichen Anteilen verpflichtet sind, soweit nicht ein anderes bestimmt ist. Eine andere Regelung kann auf Grund einer zwischen Halter und Schwarzfahrer bestehenden Vereinbarung getroffen sein. Dieser Fall wird im praktischen Leben wohl nur dann eintreten, wenn der angestellte Führer als Schwarzfahrer in Betracht kommt. Fehlt ein Vertragsverhältnis, dann erfolgt die Ausgleichung untereinander nach § 426 BGB unter entsprechender Anwendung des § 254 BGB, wonach der Gesichtspunkt der überwiegenden Verursachung berücksichtigt wird.

---

6) R.G. Entsch. v. 18. 12. 1930 D.A.R. 1931, Sp. 75.
7) R.G. Bd. 119, S. 347.

Lebenslauf.

Am 23. Juni 1907 wurde ich in Lehrbach (Oberhessen) als Sohn des Domänenpächters Hans Meyl und seiner Ehefrau Emma geb. Eisser geboren. Ich besuchte von Ostern 1918 bis Ostern 1927 das Gymnasium Ernestinum zu Gotha, das ich mit dem Zeugnis der Reife verließ. Ich wandte mich dann dem Studium der Rechtswissenschaften zu und studierte vier Semester in Jena, ein Semester in München und zwei Semester in Marburg. Am 6. Juni 1931 bestand ich vor dem Juristischen Prüfungsamt beim Oberlandesgericht in Kassel die erste juristische Staatsprüfung. Am 21. Juli 1931 wurde ich zum Referendar ernannt. Seitdem bin ich im Vorbereitungsdienst beschäftigt. Am 31. Januar 1934 bestand ich vor der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Philipps-Universität zu Marburg die mündliche Doktorprüfung.